

Hoor, Maximilian

Working Paper

Mobilitätskulturen: Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive der integrierten Verkehrsplanung

IVP-Discussion Paper, No. 2020 (1)

Provided in Cooperation with:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Suggested Citation: Hoor, Maximilian (2020) : Mobilitätskulturen: Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive der integrierten Verkehrsplanung, IVP-Discussion Paper, No. 2020 (1), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/214892>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



MAXIMILIAN HOOR

Mobilitätskulturen

Über die Notwendigkeit einer kulturellen
Perspektive der integrierten Verkehrsplanung

DISCUSSION PAPER

5. März 2020

Maximilian Hoor

Mobilitätskulturen

Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive
der integrierten Verkehrsplanung

Die IVP-Discussion Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autor*innen ausdrücklich erwünscht.

IVP Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly encouraged by the authors.

Berlin, 5. März 2020

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 314-78767
Sekretariat: +49 (0)30 314-25145
Telefax: +49 (0)30 314-27875
oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Zusammenfassung

Im politischen, medialen, planerischen und wissenschaftlichen Diskurs wird der Begriff „Mobilitätskultur“ häufig benutzt, insbesondere wenn es um den Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität geht. Aber so häufig wie der Begriff mittlerweile genutzt wird, so definitorisch unklar und arbiträr ist seine Bedeutung. Das vorliegende Discussion Paper baut auf bestehende wissenschaftliche Auseinandersetzungen zu kulturellen Aspekten von Mobilität und Verkehr auf und entwickelt durch eine gezielte Auseinandersetzung mit kultur- und sozialtheoretischen Arbeiten eine eigene theoretische, methodologische und methodische Perspektive zu Mobilitätskulturen. Es wird argumentiert, dass eine kulturelle Betrachtung von Mobilität und Verkehr in der deutschen Forschungslandschaft bisher vernachlässigt und nicht konsistent angewandt worden ist. Dabei kann ein kulturelles Verständnis fundamental dabei helfen latente Veränderungs- und Gestaltungspotenziale aufzuzeigen und die Wirksamkeit verschiedener verkehrsplanerischer Maßnahmen zum Erreichen von verkehrspolitischen Zielen zu erhöhen. Allerdings erfordert dies auch, dass eine Untersuchung von kulturellen Aspekten von Mobilität und Verkehr der Komplexität von Kulturen, ihren lebensweltlichen Verankerungen und unterschiedlichen Erscheinungsformen sowohl theoretisch wie methodisch gerecht werden muss, weshalb das vorliegende Discussion Paper eine kulturtheoretische und -anthropologische Überarbeitung bestehender Verständnisse von Mobilitätskulturen vorschlägt.

Abstract

The term "mobility culture" is often used in political, media, planning and scientific discourses, especially when it comes to the transformation process towards a more sustainable orientation of mobility. But as often as the term is used, its meaning remains unclear and arbitrary. This discussion paper builds on existing scientific debates surrounding cultural aspects of mobility and traffic and develops its own theoretical and methodological perspective on mobility cultures through an examination of cultural and social theoretical work. We argue that a cultural consideration of mobility and traffic in the German research landscape has so far been neglected and has not been applied consistently. A deeper cultural understanding can fundamentally help to show latent change and design potential and increase the effectiveness of various traffic planning measures to achieve traffic policy goals. However, this also requires that an examination of cultural aspects of mobility and transport take seriously the complexity and heterogeneity of cultural manifestations and their rootedness in everyday life in theoretical and methodical terms. Consequently, in this discussion paper, we argue for a cultural-theoretical and anthropological revision of existing understandings of mobility cultures.

Inhaltsverzeichnis

1.	Die Notwendigkeit einer kulturellen Betrachtung von Mobilität und Verkehr	6
2.	Forschungsstand zu Mobilitätskultur(en)	9
2.1	Mobilitätskultur	9
2.2	New Mobilities Paradigm	10
2.3	Transitionsforschung und praxistheoretische Zugänge	11
2.4	Sozialpsychologische Motive der Verkehrsmittelwahl	12
2.5	Integrierte Verkehrsplanung und -politik	13
3.	Kulturtheoretische Grundlagen	14
3.1	Begriffsklärungen	14
3.2	Kultur als Ort der Aushandlung und des Konflikts	15
3.3	Kulturen als materiell-semiotische Netzwerke	18
3.4	Kultursoziologische Ansätze	19
3.5	Produktion und Wandel von Bedeutungen	20
4.	Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskulturforschung	21
4.1	Theoretische Fundierung von Mobilitätskulturen	21
4.2	Wissenschaftstheoretische und methodologische Anforderungen	22
4.3	Methodische Vorgehensweisen	25
5.	Konsequenzen für die (Forschungs-)Praxis der Integrierten Verkehrsplanung	29
5.1	Zielorientierung in Wissenschaft, Planung und Politik	29
5.2	Integration der kulturellen Dimension in die Integrierte Verkehrsplanung und -politik	31
6.	Schlussbetrachtung	33
	Literaturverzeichnis	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kulturelle Integration in die Planungsstrategien der integrierten Verkehrsplanung (eigene Darstellung nach Schwedes 2018: 21).....	33
--	----

1 Die Notwendigkeit einer kulturellen Betrachtung von Mobilität und Verkehr

Im politischen, medialen, planerischen und wissenschaftlichen Diskurs wird der Begriff „Mobilitätskultur“ häufig benutzt, insbesondere wenn es um den Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität geht. Grundlegend geht es hier um die Einsicht, dass eingefahrene Lebensweisen, Routinen und Überzeugungen auf individueller wie gesellschaftlicher Ebene verstanden und aufgebrochen werden müssen, um eine nachhaltige bzw. postfossile Mobilitätskultur erreichen zu können. Aber so häufig wie der Begriff mittlerweile genutzt wird, so definitorisch unklar und arbiträr ist seine Bedeutung: Manche verstehen darunter eine veränderte Verkehrsinfrastruktur zur Förderung aktiver Mobilität und öffentlichen Verkehrs; andere ein verändertes Mobilitätshandeln bzw. -verhalten seitens der Nutzenden; wiederum andere eine neue Planungskultur, z.B. auf Seiten kommunaler Verwaltungen. Diese Problematik ist keineswegs neu. So wurde der Begriff bereits 2013 als Modebegriff beschrieben, der oft „nur als Schlagwort benutzt [wird] ohne ihn näher zu erklären oder zu definieren“ (Ahrend et al. 2013: 42).

Dabei ist ein Teil dieser begrifflichen Unklarheit dem vorgelagerten Begriff Mobilität zu verdanken, welcher ebenfalls häufig unpräzise oder auch gerne analog zum Begriff Verkehr genutzt wird. In diesem Text soll Mobilität als individueller Möglichkeitsraum verstanden werden, der durch die „räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung“ geschaffen wird und sich somit von Verkehr als realisierte Ortsveränderungen (vereinfacht gesagt: umgesetzte Mobilität) fundamental unterscheidet (vgl. Schwedes et al. 2018a: 5 ff.). Hinzu kommt der Begriff Kultur, welcher nach dem britischen Kulturtheoretiker Raymond Williams (1976) eines der kompliziertesten Worte unserer Sprache darstellt. Ganz allgemein kann man Kultur als Verbindung zwischen lebensweltlichen Praktiken und Dingen und ihrer symbolischen Bedeutung verstehen. Vereinfacht ausgedrückt beinhaltet der Kulturbegriff auf der einen Seite die physischen Dinge und das was Leute tun und auf der anderen Seite die unterschiedlichen Bedeutungen, die diese Dinge und das Tun für bestimmte Individuen und Personengruppen haben kann (vgl. Eagleton 2009; Müller-Funk 2010; Williams 1961, 1981).

Dieses Dilemma des Kulturbegriffs, dass er „gleichzeitig zu weit gefasst und zu eng ist, um besonders nützlich zu sein“ (Eagleton 2009: 48), drückt sich auch bei den bisherigen Definitionsversuchen des Begriffes Mobilitätskultur aus. Die hier vorliegende Konzeption und Herleitung kann somit nur als ein weiterer zur Diskussion stehender Versuch verstanden werden, den Wert einer kulturellen Betrachtung für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus einer bestimmten Perspektive aufzuzeigen und zu bestimmen. Dabei ist eine Problematisierung bestehender Ansätze, insbesondere in der klassischen Verkehrsforschung, aus meiner Sicht unerlässlich, u.a. um durch diesen Vergleich die Besonderheiten

des eigenen Vorgehens zu beleuchten und zur anschließenden Reflexion und möglichen Synthese anzuregen.

Eine intensivere Auseinandersetzung mit Kultur

„the term ‚transportation‘ (...) prevents deeper engagement with the fullness of these social and cultural processes (...) Transportation imagines people as objects, or ‚passengers‘ to be moved (...) Often missing here are actual people, people as living, breathing beings whose willingness and ability to move are enabled and constrained by both material and cultural factors“ – Luis Vivanco 2013: 11

Die Notwendigkeit eines fundierten Einbezugs von kulturellen Aspekten ist einerseits durch den Umstand motiviert, dass die Verbindung zwischen Kultur, Mobilität und Verkehr noch nicht ausreichend untersucht und konsequent in die Mobilitäts- und Verkehrsforschung – insbesondere im deutschsprachigen Raum – integriert worden ist. Dabei gibt es einige bestehende Konzepte und Forschungsstudien, die sich sowohl theoretisch wie empirisch dem Thema widmen (siehe Kapitel 2) und auf die aufgebaut werden soll. Darüber hinaus ist aber ein tiefgreifendes Verständnis von kulturellen Zuschreibungen, Praktiken und Repräsentationen relevant, wenn es sowohl um das Verstehen als auch die Untersuchung von kulturellen Mobilitätsphänomenen geht.

So lässt sich beispielsweise die Hartnäckigkeit und Beständigkeit der Automobilisierung durch politische, soziale, technische, ökonomische, aber auch durch kulturelle Beharrungskräfte und Pfadabhängigkeiten erklären: So galt (und gilt) das Auto für viele als Symbol für Freiheit, Moderne und Individualität, das aus den Köpfen der Menschen nicht mehr rauszukriegen ist und durch eine starke Emotionalisierung und Konditionierung verhaftet ist (vgl. Canzler & Radtke 2019; Grieger 2019; Knie 1997). So lässt sich erklären, warum die meisten verkehrspolitischen Restriktionen, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung oder Tempolimits, als kollektive Freiheitsberaubung gewertet werden, während automobile Lebensstile und Stadtstrukturen gleichzeitig naturalisiert und verteidigt werden (vgl. Reents 2019; Manderscheid 2012). Dies führt zu dem Widerspruch, dass sich zwar die meisten Deutschen eine höhere städtische Lebensqualität (mit weniger Autos, und mehr Fuß- und Radverkehr) wünschen, aber restriktiven Maßnahmen ablehnend gegenüberstehen (vgl. Umweltbundesamt 2017a).

Eine kulturelle Betrachtung erlaubt dabei, einzelnen Phänomenen in ihrer Eigenheit und ihrem Zusammenspiel gerecht zu werden und inhärente Widersprüche und Brüche zu verstehen um daraus Anknüpfungspunkte für verkehrsplanerische und -politische Maßnahmen, im Rahmen eines Mobilitätsmanagements oder der Infrastrukturplanung, abzuleiten.

Das vorliegende Discussion Paper baut auf bestehende wissenschaftliche Auseinandersetzungen zu kulturellen Aspekten von Mobilität und Verkehr auf und entwickelt durch eine gezielte

Auseinandersetzung mit kultur- und sozialtheoretischen Arbeiten eine eigene theoretische, methodologische und methodische Perspektive zu Mobilitätskulturen. Ich argumentiere, dass eine kulturelle Betrachtung von Mobilität und Verkehr in der deutschen Forschungslandschaft bisher vernachlässigt und nicht konsequent angewandt worden ist.

2 Forschungsstand zu Mobilitätskultur(en)

In sozialwissenschaftlichen Arbeiten der Mobilitätsforschung wird kulturellen Einflussfaktoren eine grundlegende Bedeutung beigemessen, während diese in der klassischen Verkehrsplanung und -forschung keine explizite Betrachtung erfahren. Im Folgenden möchte ich auszugsweise vier disziplinäre Entwicklungen aufzeigen, die sich mit der Verbindung zwischen Kultur, Mobilität und Verkehr befassen und für die weitere Theorieentwicklung wichtig sein können: Dazu zählen eine Konzeption zur Mobilitätskultur, welche in der realen und praktischen Anwendung und Verwurzelung in der deutschen Mobilitäts- und Verkehrsforschung und -planung eine große Aufmerksamkeit erfahren hat (Deffner et al. 2006). Darüber hinaus gibt es etliche angelsächsische Forschungsarbeiten aus den Sozial- und Geisteswissenschaften – häufig im Rahmen des „new mobilities paradigm“ nach Mimi Sheller und John Urry (2006) –, die vielfältige Verbindungen zwischen Kultur, Mobilität und Verkehr ziehen. Ferner gibt es Arbeiten aus der sozial- und verkehrspsychologischen Forschung, die eine verstärkte Einbeziehung sozialer, emotionaler und symbolischer Motive zur Verkehrsmittelwahl anregen. Zuletzt wird auf das Verständnis der integrierten Verkehrsplanung aufgebaut, in dem eine systematische Integration von Kultur zwar noch aussteht (siehe Kapitel 5.2), das aber mit den Forderungen nach einer Zielorientierung, dem Fokus auf den Menschen, sowie dem Mobilitätsmanagement fruchtbare Anknüpfungspunkte bietet.

2.1 Mobilitätskultur

Bei der begrifflichen Erschließung der Mobilitätskultur wählte das Team um Jutta Deffner (2006) eine Perspektive, um „das Mobilitätsgeschehen sozial-räumlicher Einheiten [...] vergleichend zu analysieren und als komplexe Interdependenz infrastruktureller, baulicher, diskursiver, sozialer, soziokultureller und handlungsbezogener Faktoren zu beschreiben“ (Götz et al. 2016: 782 f.). Nach ihrer Definition ist eine Mobilitätskultur „die Ganzheit der auf Beweglichkeit bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen. Sie schließt die Infrastruktur- und Raumgestaltung ebenso ein wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinterstehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen. Sie bezeichnet das prozessuale Ineinanderwirken von Mobilitätsakteuren, Infrastrukturen und Techniken als sozio-technisches System“ (Deffner et al. 2006: 16).

Diesen vergleichenden Charakter nutzten andere Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in anschließenden Studien unter anderem dazu, Mobilitätskulturen unterschiedlicher Städte miteinander zu vergleichen (vgl. Klinger et al. 2013) oder die Mobilitätskultur weltweiter Megastädte zu untersuchen (vgl. Institute for Mobilities Research 2013). Dabei bringt der Fokus auf eher quantitative, komparative und homogenisierende Kulturanalysen Probleme mit sich: Trotz des Anspruchs, sozialräumliche Einheiten miteinander vergleichen zu wollen und ein nutzbares Verständnis für die

Verkehrswissenschaft und -planung zu entwickeln, stellt sich die Frage, inwiefern und ob überhaupt Mobilitätskultur(en) adäquat operationalisiert, gemessen und verglichen werden können, ohne dabei die konfliktreichen Aushandlungsprozesse zu verschweigen, durch die sie überhaupt geschaffen, verfestigt und verändert werden; oder auch die Pluralität, Heterogenität und Widersprüchlichkeiten der Bedeutungen zu vernachlässigen, die sich innerhalb sozialräumlicher Einheiten, in gesellschaftlichen Gruppen und zwischen Individuen ergeben können und die immer auch in Mobilitätskulturen eingeschrieben sind.

Somit zeigt die Wahl des Begriffs Mobilitätskultur (im Singular) bereits ein Kulturverständnis, welches die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Mobilitätskulturen innerhalb einer sozialräumlichen Einheit sprachlich ausschließt. Ferner bietet der Fokus auf quantitative Methoden nicht die Möglichkeit der Heterogenität, Eigenheit und Widersprüchlichkeit von Mobilitätskulturen methodisch gerecht zu werden.

2.2 New Mobilities Paradigm

In der angelsächsischen Forschung lassen sich etliche Arbeiten finden, die sowohl kulturellen Aspekten von Mobilität und Verkehr eine explizite Beachtung schenken, oder Mobilität und Verkehr aus einer kulturtheoretisch fundierten Perspektive betrachten. Beispielhaft sollen hier ein paar ausschlaggebende Arbeiten aufgezeigt werden, die zumeist in Anschluss an das „new mobility paradigm“ (Sheller & Urry 2006) entstanden sind. So bezieht bereits die international viel beachtete Konzeption eines „Systems der Automobilität“ (Urry 2004) individuelle Konsumententscheidungen sowie dominante Diskurse und hegemoniale kulturelle Repräsentationen in die Betrachtung mit ein. Hier werden materielle und kulturell-symbolische Elemente miteinander verbunden, welche Automobilität erst als „raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne“ (Manderscheid 2012) legitimieren und fortlaufend (re)produzieren. Dabei existiert eine große Diversität an verschiedenen Automobilkulturen und das Auto hat einen Wandel von einem Statussymbol der Bourgeoisie über ein Massenprodukt hin zu einem Produkt differenter Lebensstile der (post)modernen Konsumgesellschaft geschafft (Featherstone 2004; Miller 2001).

John Urry (2007) verweist ferner darauf, dass verschiedenartige Mobilitätskulturen auch unterschiedliche Gesellschaften hervorbringen, dass also Mobilität nicht nur eine aus gesellschaftlichen Verhältnissen (Kultur, Ökonomie, Soziales etc.) abgeleitete Größe darstellt, sondern ebendiese gesellschaftlichen Verhältnisse konstitutiv mitprägt und mitbestimmt. Ferner gibt es Ansätze, die unter Mobilität ein untrennbares Zusammenspiel aus physischer Bewegung, soziokulturellen Repräsentationen und Körperpraktiken verstehen, die immer mit Fragen von Macht und Politik

einhergehen (Cresswell 2010).¹ Unter einem ähnlichen Verständnis der vielfältigen Wechselwirkungen und Ausschlussmechanismen unterschiedlicher Gesellschaftsbereiche untersuchen US-amerikanische Wissenschaftler*innen das Verhältnis zwischen Radverkehrsförderung bzw. Radinfrastrukturausbau und soziokulturellen Ausschlussmechanismen wie Gentrifizierung und Rassismus (vgl. Stehlin 2019; Lugo 2018). Aktuelle Tendenzen wie die Förderung von Radfahrenden und der Neubau von Radverkehrsanlagen werden hier beispielsweise als städtische Politiken der Aufwertung, Ausgrenzung und Förderung von soziokulturellen und sozioökonomischen Eliten (in Anlehnung an Richard Floridas (2005) Kreative Klasse) verstanden.

2.3 Transitionsforschung und praxistheoretische Zugänge

Darüber hinaus gibt es Theorieansätze aus dem Bereich der Transformations- und Transitionsforschung, welche ebenfalls neben politischen, soziotechnischen, sozioökologischen und sozioökonomischen Dimensionen eine soziokulturelle Komponente beinhalten. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn es inhaltlich um die Transition innerhalb eines gesellschaftlichen Teilbereichs wie z.B. Mobilität geht, oder ein eher latenter und nicht-intentionaler gesamtgesellschaftlicher Veränderungsprozess betrachtet wird (vgl. Umweltbundesamt 2017b; Brand 2014). Eine der meistbeachteten Theorien stellt in diesem Rahmen die Multi-Level Perspective von Geels (2002) dar, die Transformationsprozesse soziotechnischer Systeme in komplexen Verflechtungszusammenhängen – etwa die Ablösung von Pferdekutschen durch das Automobil als Übergang technischer Innovation in feste gesellschaftliche Strukturen – untersucht (Geels 2005).

Allerdings scheint die soziokulturelle Komponente in den meisten dieser Arbeiten eher eine Randbedeutung zu spielen, sodass Theoretiker*innen wie Elizabeth Shove, Matt Watson oder auch Peter Cox eine konsequent praxistheoretische Untersuchung von soziotechnischen Transitionen, wie z.B. im Bereich des Radverkehrs, vornehmen und den Fokus so auf soziale Alltagspraktiken der Nachhaltigkeit legen. Hierbei ist insbesondere das Zusammenspiel von Materialitäten, Bedeutungen und Fähigkeiten wichtig, welche mit den bestehenden Rahmenbedingungen kontextualisiert werden müssen anstatt einen bestimmten gesellschaftlichen Nutzen von Innovationen von vornherein zu unterstellen (vgl. Cox 2019; Watson 2012; Shove & Walker 2010). So argumentieren Shove und Walker (2010) am Beispiel der Londoner City-Maut, dass die alltäglichen Reaktionen der Londoner*innen auf die Mauteinführung – z.B. Verhaltensanpassungen und Regelbeachtung – letztendlich über Erfolg und Misserfolg entschieden haben und dadurch die City-Maut überhaupt aktiv (re)produziert und verfestigt werden konnte.

¹ In diesen Fällen geht die in der deutschsprachigen Mobilitätsforschung etablierte Trennung zwischen Mobilität und Verkehr nicht auf, sodass es zu Schwierigkeiten in der Begriffsverwendung kommen kann.

2.4 Sozialpsychologische Motive der Verkehrsmittelwahl

In der sozialpsychologischen Verkehrsforschung, die u.a. Motive der Verkehrsmittelwahl untersucht, werden Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl als handlungsleitend angeführt, die sich als kulturell produziert und vermittelt verstehen lassen. Wurden ehemals hauptsächlich instrumentelle Gründe – wie Geschwindigkeit, monetäre Kosten, Verfügbarkeit, Flexibilität, Sicherheit, Zeitersparnis und Komfort – als Erklärung für eine bestimmte Verkehrsmittelnutzung herangezogen, gerieten symbolische und affektive Motive zunehmend ins Blickfeld der Forschung (vgl. Jakobsson 2007; Steg 2005). Unter affektiven Motiven werden emotionale Bindungen und Zuschreibungen verstanden. Dies können negative Gefühle wie Stress, Unsicherheit oder Anstrengungen sein, sowie positive Gefühle wie Begeisterung, Vergnügen oder Aufregung. Häufig wird beispielweise das Autofahren als vergnüglich und aufregend beschrieben, während andere Verkehrsarten wie Gehen hauptsächlich als entspannend, Radfahren als aufregend oder anstrengend und öffentlicher Transport als langweilig beschrieben werden (vgl. Gatersleben 2013; Gatersleben & Uzell 2007).

Demgegenüber subsumieren symbolische Motive die Möglichkeiten zur Statusgenerierung und Identifikation. Symbolische Motive erfüllen somit zwei Funktionen: Sie bilden eine Referenz für die soziale Einordnung in eine gesellschaftliche Position und bieten darüber hinaus Möglichkeiten, persönliche Identitäts- und Wertvorstellungen durch unterschiedliche Lebensstile auszudrücken. So kann die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels sowohl aus Prestige- und Statusgründen getroffen werden, als auch Ausdruck eines bestimmten, z.B. umweltfreundlichen Lebensstils sein und Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe oder Wertvorstellungen ausdrücken (vgl. Gatersleben 2013; Steg 2005, 2001): „There is always a symbolic dimension to where and how one moves, which in turn demonstrates one’s affinity to a particular lifestyle group“ (Götz & Ohnmacht 2014: 92).

Während manche Studien zur Autonutzung hervorheben, dass individuelle Nutzer*innen keine klaren Unterscheidungen zwischen affektiven und instrumentellen Motiven treffen können, und die affektiven Effekte in hohem Maße von kontingenten persönlichen Bewertungen und Umständen abhängen, argumentieren andere, dass sowohl die instrumentellen als auch die symbolischen Motive keinen direkten Effekt auf die Verkehrsmittelwahl besitzen, sofern sie nicht durch Emotionen vermittelt werden (vgl. Lois & López-Sáez 2009). Als Limitierung ihrer Untersuchung führen viele Autor*innen die Macht von Gewohnheiten und Routinen an, welche in ihrem Modell nicht einbezogen sind, aber im repetitiven und gelebten Alltag eine große Rolle spielen (vgl. Bamberg et al. 2003). Kulturtheoretisch können dabei die genannten persönlichen Bewertungen als überindividuell verfestigte kulturelle Zuschreibungen und die Routinen als gelebte soziale Praktiken verstanden werden, die einmal erlernt wurden und dann automatisch ablaufen, ohne dass man darüber nachdenken oder diese reflektieren muss (Müller-Funk 2010; Eagleton 2009; Bourdieu 1987).

2.5 Integrierte Verkehrsplanung und -politik

Im deutschen, wie im angelsächsischen Raum wird ein grundlegender Paradigmenwechsel im Bereich der Verkehrsplanung gefordert, die mit den Namen „Integrated Transport Planning“, „Sustainable Mobility Paradigm“ oder auch „New Transportation Planning Paradigm“ benannt sind (vgl. Schwedes & Hoor 2019; Litman 2013; Banister 2008). Aufgrund der Ähnlichkeit der Ansätze in ihrem Fokus auf eine zielorientierte und akteurszentrierte Nachfrageplanung werden diese hier unter dem Begriff Integrierte Verkehrsplanung subsumiert. Die grundlegende Einsicht ist, dass die klassischen technischen und ingenieurwissenschaftlichen Verkehrsplanungsparadigmen (Angebotsplanung und Effizienzsteigerung im Verkehr durch Minimierung von Zeit und Kosten) nicht helfen werden den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, sondern – im Gegenteil – den Status quo der autozentrierten Planung weiter zementieren, da immer bessere und schnellere Verkehrssysteme ein vermehrtes Verkehrsaufkommen begünstigen (Goodwin 1999). Ein neues Planungsparadigma der Verkehrsforschung muss deshalb die soziale Sphäre mehr integrieren, sich auf Menschen fokussieren, alternative Verkehrsträger und eine strategische Zielorientierung in die integrierte Betrachtung miteinbeziehen. In der integrierten Verkehrsplanung wird deshalb zwischen den Planungsdimensionen Infrastruktur, Verkehr und Mobilität differenziert, wobei das Mobilitätsmanagement die Planungsdimension darstellt, die sich an das Mobilitätsverhalten von Menschen richtet.

Die integrierte Verkehrsplanung ist somit als interdisziplinärer Ansatz zu verstehen, mit Hilfe dessen die komplexen gesellschaftlichen Verhältnisse angemessen beschrieben und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung gestaltet werden können. Dabei wird sowohl eine soziale, technische, politische, ökologische und ökonomische Integrationsstrategie verfolgt. Damit grenzt sich die integrierte Verkehrsplanung von einer klassischen Verkehrsplanung ab, bei welcher der ökonomischen Integrationsphilosophie in Politik und Praxis der größte Stellenwert zukommt. Dieser einseitige Fokus auf ein kapitalistisches Wachstumsparadigma erschwert strukturell eine sozialökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung. Dabei müsste die Verkehrsplanung und -politik eigentlich bei den sozialen Verhältnissen ansetzen und untersuchen, welche Bedürfnisse und Anforderungen der Menschen erfüllt werden müssten und ob Verkehr als Konsequenz dazu notwendig ist (vgl. Schwedes et al. 2018a; Schwedes 2018, 2017).

Mit diesem Fokus auf menschliche Bedürfnisse und die Betonung einer notwendigen Verhaltensänderung bei Produktion und Konsumption durch verkehrspolitische Push- und Pull-Maßnahmen seitens der integrierten Verkehrsplanung haben kulturtheoretische Ansätze vielfache Anknüpfungsmöglichkeiten und können z.B. dabei helfen eine zielorientierte Planung durch das Wissen und Verständnis über latente Veränderungsmöglichkeiten und wirksame Pull- und Push-Faktoren zu unterstützen, Öffentlichkeitskampagnen zu konzipieren oder Formen der Bürgerbeteiligung durchzuführen.

3 Kulturtheoretische Grundlagen

Im folgenden Kapitel werden die begrifflichen Grundlagen für eine kulturtheoretische Betrachtung gelegt und darauf aufbauend in unterschiedliche kulturelle Bereiche, Prozesse und Dimensionen eingeführt, welche dem in Kapitel 4 entwickelten Verständnis von Mobilitätkulturen zugrunde liegen.

3.1 Begriffsklärungen

Die Auslegung des Begriffs Kultur und daran anschließende Kulturtheorien sind als äußerst heterogen und vielfältig zu betrachten (Nünning & Nünning 2008). Dabei verfolge ich die nicht-elitäre Kulturdefinition von Raymond Williams (1961, 1981), der Kultur einerseits als Gesamtheit aller Lebensweisen und andererseits als Bedeutungssystem versteht. Kultur ist somit als das Medium zu verstehen, das der materiellen Welt und den gelebten Alltagspraktiken einen symbolischen Wert beibringt und sie mit Sinn ausstattet. Dabei bezieht sich Kultur immer auf die Aspekte des Materiellen und des Geistigen: Strukturelle Gegebenheiten und Prozesse wie Infrastrukturen, Gesetze, politische und ökonomische Verhältnisse, aber auch gelebte Praktiken sind Grundlage für deren kulturelle Repräsentationen in Narrativen, Mythen, Diskursen, Praktiken, Ideologien und Weltbildern. Die Beziehung zwischen diesen Sphären muss dabei als wechselseitig verstanden werden: So produzieren materielle Strukturen und Prozesse bestimmte Repräsentationen, werden jedoch auch durch diese geprägt und (re)produziert. Kultur ist somit das Feld, in dem gesellschaftliche Strukturen abgebildet und hervorgebracht werden.

Dieses Verständnis ordnet sich in einem eher ubiquitären Kulturbegriff ein, in dem Kultur als Gesamtheit symbolischer Formen und habitueller Praktiken verstanden wird, sodass Kultur zwar überall, aber nicht alles ist (vgl. Müller-Funk 2010: 5). Demnach gibt es bestimmte Phänomene in allen Gesellschaftsbereichen, die sich als kulturell verstehen lassen, jedoch müssen sie eine symbolische Aufladung mitbringen und symbolisch für etwas Anderes stehen. So sind ganz bestimmte Praktiken nicht als kulturell zu bezeichnen, eben, weil sie auf nichts verweisen, während andere Praktiken mit symbolischer Bedeutung aufgeladen sind und somit für etwas Höheres stehen: „In den meisten Klimazonen ist das Tragen von Kleidung eine Notwendigkeit, nicht aber die Art von Kleidung die man trägt“ (Eagleton 2009: 54). In diesem Fall geht es um eine bestimmte Lebensweise oder -stile, die mit einer Praktik in Verbindung gebracht und darüber kommuniziert werden. Überträgt man dieses Verständnis auf den Bereich von Mobilität und Verkehr, dann kann man analog argumentieren, dass alle Verkehrspraktiken auf irgendeine Art und Weise instrumentell bedingt sind, z.B. um bestimmte Mobilitätsbedarfe zu befriedigen (vgl. Schwedes et al. 2018a), aber viele dieser Praktiken eine kulturelle Dimension einnehmen, eben, weil sie einen bestimmten Lebensstil, ein Mobilitätsverständnis, Einstellungen oder Werte repräsentieren. So könnte man sagen, dass z.B. die pflichtmäßige Überprüfung

des Automobils beim TÜV nicht als kulturell verstanden werden kann, andere Praktiken, wie z.B. die rituelle samstägliche Wäsche aber schon.

Dabei ist zu beachten, dass es niemals nur eine Kultur gibt, sondern immer eine Vielzahl unterschiedlicher *Kulturen* existieren, die nebeneinanderstehen, sich überkreuzen, ein- und ausschließen und um Bedeutung ringen. Bereits hier wird ein politischer Impetus des Kulturbegriffs deutlich, der besonders relevant für eine zielorientierte, sozialwissenschaftlich argumentierende und akteurszentrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung ist.

3.2 Kultur als Ort der Aushandlung und des Konflikts

In der Tradition der angelsächsischen *Cultural Studies*, die sich durch eine post-marxistische, theoretisch und methodisch eklektische und interventionistische Positionierung auszeichnen (vgl. Baßler 2008), muss Kultur immer als Feld verstanden werden, in dem „politische und soziale Identitäten produziert und reproduziert werden“, die „zwangsweise Ausschlüsse, sowie Verhältnisse von Dominanz und Unterordnung die ihrerseits auf Widerstände treffen“ produzieren (Marchart 2008: 12). Zugespitzt gesagt ist Kultur manchen Orts nicht das, „was man in den Kassettenrekorder schiebt; es ist das, wofür man tötet“ (Eagleton 2009: 56 f.). Kultur ist damit das Medium des Konflikts und Kampfs, in dem bestehende Machtstrukturen diskursiv und lebensweltlich normalisiert, verfestigt, angefochten und ausgehandelt werden. Dies wird vor allem in Raymond Williams (1981) Definition von Kultur als Bedeutungssystem deutlich, welches bereits einen konflikttheoretischen Impetus enthält, weil diese Bedeutungen durch unterschiedliche und sich häufig widersprechende oder bekämpfende Interessengruppen ausgehandelt werden müssen (vgl. Eagleton 2009).

Diesen Zusammenhang zwischen Kultur, Macht und Gesellschaft beschreibt Don Mitchell sinnbildlich, indem er Kultur als „an incredibly powerful *idea* [that] is made real, as real as any other exercise of power“ (Mitchell 2000: 76 f.) beschreibt, in der ästhetische und symbolische Repräsentationen in materielle Strukturen umgewandelt werden. In den angelsächsischen *Cultural Studies*, u.a. vertreten durch Stuart Hall (2000, 2004) und Raymond Williams (1981), wird dabei diese konzeptuelle Verbindung von Machtstrukturen und kulturellen Repräsentationen mit Antonio Gramscis (1991-2002) Verständnis von Staatsmacht und Hegemonie vollzogen: In Gramscis Verständnis wird Kultur als „wesentliche[r] Austragungsort politischer Kämpfe um Hegemonie konzipiert“ (Marchart 2008: 76). Hegemonie ist dabei quasi die weiche Seite der Staatsmacht, die – neben klassischen staatlichen Zwängen in Form von Recht, Politik und Ökonomie – durch zivilgesellschaftlichen Konsens und freiwillige Zustimmung Herrschaft sichert und (re)produziert (vgl. Buckel & Fischer-Lescano 2007).

Kulturelle Hegemonie

Hegemonie bedeutet, dass die Macht der dominanten Klasse sowohl legitimiert wird als auch dass sie natürlich erscheint. Kulturelle Hegemonie beschreibt nach Gramsci (1991-2002) eine gesellschaftlich mehrheitliche Zustimmung gegenüber bestimmten Herrschaftsverhältnissen, aber auch die Manifestation in Lebensbedingungen und alltäglichen Lebensweisen – Hegemonie als etwas, das *gelebt* und woran *geglaubt* wird. Dabei kommt insbesondere den harmlos anmutenden Handlungen im Alltagsleben von Bürgerinnen und Bürgern eine größere makropolitische Bedeutung zu, eben, weil sie bestimmten Machtverhältnissen entspringen und diese fortlaufend (re)produzieren (vgl. Marchart 2008; Buckel & Fischer-Lescano 2007). Dies ist verkehrspolitisch von Interesse, da es hier erst einmal nicht um großangelegte bundes-, landes-, oder kommunalpolitische Entscheidungen geht, sondern die Politik im Kleinen im alltäglichen Leben auf der Straße stattfindet und durch das Hupen von Autos oder der Rotlichtmissachtung von Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden betrieben und z.B. durch zivilgesellschaftliche Initiativen institutionalisiert wird.

Eine kulturelle Hegemonie ist dabei zwar erst einmal konservierend und wirkmächtig – sie strebt ihr eigenes Bestehen an – aber nie unangefochten stabil oder endgültig, sondern muss permanent gegen Herausforderungen verteidigt werden. In diesem Verständnis fungiert Kultur dann sowohl als Stabilisator dominanter Lebensweisen und Leitbilder, indem zum Beispiel bestimmte diskursive Setzungen wie „Deutschland als Autoland“ sowohl materiell wie auch ideologisch verstetigt und normalisiert werden, aber auch als Motor des Wandels, der durch (sub)kulturelle Praktiken (z.B. deviante Fahrweisen oder Raumanweisungen von Radfahrenden) oder veränderte Narrative und Leitbilder (z.B. Menschengerechte und lebenswerte Städte) erreicht werden kann (vgl. Müller-Funk 2001). Dabei wird kulturelle Hegemonie häufig aufrechterhalten und oppositionelle Forderungen entschärft, indem Zugeständnisse gemacht und die Forderungen inkorporiert werden (vgl. Langemeyer 2009; Marchart 2008). So ist z.B. die Forderung des ADACs, dass Menschen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen sollten um einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten (vgl. ADAC 2016) und dass dafür eine Umverteilung des Straßenraums notwendig sei (vgl. Hillebrand 2019), als eine öffentliche Entschärfung und Harmonisierung politischer Aushandlungen zu verstehen, die in erster Linie der Festigung und Fortsetzung der eigenen kulturellen Deutungs- und Gestaltungsmacht dient. Dies ist insbesondere in kapitalistischen Gesellschaften der Fall, in denen die Funktionsweise des freien Marktes unterschiedliche widerständige kulturelle Ausdrucksformen und Forderungen ständig kommerzialisiert, entpolitisiert und in Mehrwert umwandelt, sodass beispielsweise die Differenzen zwischen Gegen-, Sub-, Populär- und Hochkultur permeabel und zum Teil indifferent geworden sind (vgl. Featherstone 2007; Boltanski & Chiapello 2006; Thornton 1996).

Mediale Diskurse und Repräsentationen

In Medien und Politik ist dabei immer wieder von einem Kulturkampf die Rede, wobei grundsätzliche Fragen wie „Wem gehört die Straße?“ angesprochen werden. Schlagzeilen wie „Die Radfahrer spinnen. Sie treten, spucken, pöbeln. Sie rasen ohne Helm und Licht. Sie klauen uns die Straße“ aus der *AutoBild*-Ausgabe vom November 2017 zeigen eine emotionale Abwehrhaltung und Entrüstung, die aufzeigt wie wichtig eine kulturelle Betrachtung sein kann um aktuelle Tendenzen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich angemessen verstehen zu können. Diese symbolische und emotionale Aufladung von Alltagsverständnissen und -praktiken hat – mobilitätskulturell gefasst – ihren Ursprung in politischen und ökonomischen Entscheidungen und Pfadabhängigkeiten wie auch in hegemonialen Narrativen, Diskursen, Weltbildern und Mythen, die diese Machtstrukturen fortlaufend normalisieren, zementieren und (re)produzieren. Die Propagierung einer automobilen Gesellschaft, der Ruf „Freie Fahrt für freie Bürger“ oder die Stigmatisierung von Radfahrenden als „Kampfradler“ müssen somit immer als ideologischer Ausdruck bestehender Machtverhältnisse gelesen werden. So wie Radfahrende aufgrund struktureller Subordination quasi dazu gezwungen sind, sich durch subkulturelle und teils deviante Praktiken überhaupt als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende zu konstituieren und im Straßenverkehr zu behaupten (vgl. Aldred & Jungnickel 2014; Furness 2010), wurden deren Strategien und Forderungen durch massenmediale Schlagzeilen, verkehrsrechtliche Sanktionen und eine jahrzehntelange politische wie planerische Nichtbeachtung fortlaufend delegitimiert, ausgeschlossen und subordiniert. Dass sich dieses Verständnis (medial, diskursiv, planerisch und politisch) in einem umfassenden Wandel befindet, ist ein deutliches Zeichen dafür, dass sich dem Radverkehr ein historisches Möglichkeitsfenster im Kampf um kulturpolitische Deutungsmacht geöffnet hat, weshalb eine Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität hier auf fruchtbaren Boden fällt.

Der Literatur- und Kulturwissenschaftler Wolfgang Müller-Funk (2010: 284) schreibt: „Das Wort ‚Kulturkampf‘ ist zumeist negativ besetzt und hat einen üblen Beigeschmack, erweckt es doch Assoziationen an Repression (...) Aber Kulturkampf als Streit um Bedeutung gehört zum Alltag von entwickelten zivilen und demokratisch organisierten Gesellschaften (...) Was gelten soll, was ‚bedeutend‘ ist, muss ausgehandelt werden: in den Medien, in Schulen und Universitäten, in den symbolischen Feldern der Künste“. Während die herrschende Kultur also gleichzeitig den Kampf verleugnet oder rhetorisch als ideologisch denunziert und die eigene Position als inklusiv, universal und neutral verkauft, sind es besonders die widerstrebenden Kulturen, die um eine rationale und faktenbasierte Argumentation bemüht sind, um dem Ideologievorwurf zu begegnen und ein ebenso neutrales wie normalisiertes Bild abzugeben (vgl. Marchart 2008; Clarke et al. 1976).

Dabei zeigt die fortwährend steigende Emotionalität in den verkehrspolitischen Debatten, dass bestehende Strukturen, Überzeugungen, Lebensweisen und Identitäten bereits erfolgreich angegriffen wurden und der Kampf um Bedeutungen im vollen Gange ist. Ein ‚Kulturkampf‘ im Bereich Mobilität und Verkehr ist nicht als Problem, sondern als Zeichen einer öffentlichen Anerkennung und

Gleichberechtigung ehemals subordinierter Ideen und Vorstellung zu lesen, die mittlerweile mehrheitsfähig zu sein scheinen.

3.3 Kulturen als materiell-semiotische Netzwerke

In der integrierten Verkehrsplanung wird zwischen den Gestaltungsdimensionen Infrastruktur (räumlich), Verkehr (zeitlich) und Mobilität (subjektiv) unterschieden, welche allesamt unterschiedliche Funktionen von Ortsveränderungsmöglichkeiten darstellen (vgl. Schwedes et al. 2018a). Dabei wird in einigen sozial- und kulturwissenschaftlichen Ansätzen, wie in der Kulturgeographie oder der Akteurs-Netzwerktheorie, insbesondere auf die Verbindung zwischen diesen Materialitäten (Infrastruktur), Praktiken (Verkehr) und Bedeutungen (Mobilität) verwiesen, sodass z.B. Verkehrsinfrastrukturen als objektivierte und materialisierte Produkte menschlichen Handelns gesehen werden können, welche auf der einen Seite immer diejenigen Gesellschaftsvorstellungen und Aktivitäten repräsentieren, die sie geschaffen haben und auf der anderen Seite insbesondere aufgrund ihres Symbolgehalts und ihrer Funktion als Zeichenträger für eine Kulturanalyse bedeutsam sind (vgl. Lueger 2010).

Die Akteurs-Netzwerk-Theorie vertritt die Auffassung, dass die soziale Wirklichkeit vornehmlich aus diesen materiell-semiotischen Netzwerken besteht, in denen materielle Dinge (z.B. Fahrrad, Kleidung, Infrastrukturen) mit gelebten Praktiken (wie Fahrweise, Interaktionen) und geistigen Konzepten (sensorische Wahrnehmung, Regeln, Codes etc.) einhergehen und insbesondere diese Verbindungen und Überschneidungspunkte von Interesse der Forschung sein sollten, anstatt sie künstlich voneinander zu trennen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Sozialen auch nicht-menschliche Entitäten (Aktanten) prägend wirken und im Zusammenspiel mit dem Menschen eine Interaktion eingehen und etwas Neues befördern (Mensch-Maschine-Interaktion). Beim Wort *Fahrradfahrer*in* ist diese Mensch-Maschine-Interaktion bereits semantisch enthalten und deutet auf ein neues Ganzes hin, dass durch die netzwerkartigen Handlungsstrukturen des Aktants Fahrrad und des Akteurs Fahrer*in geschaffen werden (vgl. Cox 2019; Latour 2017; Law 2010). Ebenso wird in der praxistheoretischen Forschung zum Radverkehr sowohl auf die Eigenheit als auch auf die untrennbare Verbindung zwischen Materialitäten, sensorischen Fähigkeiten, Kompetenzen (z.B. Technik des Fahrradfahrens wie Pedalieren, Balancieren, Lenken, Bremsen, Sehen etc.) und Bedeutungen (z.B. Repräsentationen, Identitäten) verwiesen (vgl. Cox 2019, 2016; Watson 2012; Spinney 2006).

In der Kulturgeographie werden feste Strukturen wie Raum, Landschaft und Infrastruktur ebenfalls als eine Verdinglichung gesellschaftlicher Verhältnisse angesehen, welche durch spezifische Produktions- und Reproduktionsweisen geschaffen werden (vgl. Mitchell 2000). So besteht seit jeher eine starke Verbindung zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsentwicklung, die auf ökonomischen Aspekten der Arbeitsteilung, des Wachstums, der Beschleunigung und Entfremdung beruht (vgl. Schwedes 2017). Dabei spielen aber auch verkehrspolitische Diskurse und Leitbilder eine Rolle, welche

diese Verflechtungen und Entwicklungen symbolisch vermitteln, mit Bedeutung belegen und einfangen. Im Bereich der gelebten Alltagspraktiken werden diese materiellen Strukturen und symbolischen Formen als Bewegungen erfahrbar (vgl. Cresswell 2010).

Während viele post-marxistische Ansätze die politökonomischen Produktionsprozesse als determinierende Gesellschaftsstruktur hervorheben und alles andere davon ableiten, vollziehen kulturalistische oder postmodernistische Ansätze den umgekehrten Schluss: Sie überbetonen die Macht des Kulturellen, in dem sie das Soziale, Ökonomische oder Natürliche als deren Projektion und Simulation verstehen und sagen, dass sprachliche Zeichen wichtiger für die Wirklichkeitsproduktion seien als ökonomische Mechanismen der Warenproduktion und des -austausches (vgl. Baudrillard 1968).

3.4 Kultursoziologische Ansätze

In der Mobilitäts- und Verkehrsforschung gründet die Debatte über die Rolle von Lifestyle-Entscheidungen auf soziologischen Theorien zu Individualisierung, Modernisierung, der Pluralisierung von Lebensstilen und dem postmateriellen Wertewandel, wie sie von Anthony Giddens (1997), Ulrich Beck (1986) und Ronald Inglehart (1977) formuliert werden. Lebensstile werden dabei in Anlehnung an Weber und Bourdieu als Basiseinstellungen, Verhaltensweisen und Wertorientierungen verstanden, welche durch symbolische Ausdrucksformen im Alltag so eingesetzt werden, dass die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe z.B. durch Alltagspraktiken wie Kleidung, Freizeitaktivitäten und Ernährung ausgedrückt wird. Lebensstile sind dabei als charakteristisch für bestimmte Statusgruppen und als systematisches Produkt des Habitus zu sehen (vgl. Featherstone 2007; Bourdieu 1987).

Dabei wird kulturelles Kapital als Voraussetzung für die adäquate Benutzung von Zeichen, Symbolen und Praktiken angesehen, sodass verständlich ist, dass hohe soziale Positionen durch eine hohe Stilisierung und Ästhetisierung des Lebens gekennzeichnet sind, was sich insbesondere durch die Verwendung von Statussymbolen ausdrückt, welche zur Selbstdarstellung im Alltag verwendet werden und materiellen Wohlstand suggerieren (vgl. Bourdieu 1987; Goffman 1959). Demgegenüber argumentieren andere Studien, dass Lebensstile nicht nur für privilegierte Gruppen relevant sind, sondern insbesondere in Subkulturen als effektives performatives Mittel eingesetzt werden, um die eigenen Lebensstile von anderen abzugrenzen und soziale Distinktion zu erreichen (vgl. Thornton 1996).

So verstanden sind alltägliche kulturelle Praktiken, wie z.B. die Verwendung von Mode, Stil und Statussymbolen, immer auf die Dimension des Sozialen zurückzuführen. Ein Umstand, der insbesondere im Verkehrsbereich relevant ist, wo z.B. das Automobil vielfach immer noch als Symbol für Freiheit, Modernität und Status verstanden wird, während insbesondere die Nutzung von ÖPNV oder das

Zufußgehen mit einem ökonomischen Zwang verbunden werden.² So schreibt z.B. Jean Baudrillard (1968), wie der Zeichenwert von Gebrauchsgegenständen deren technischen Nutzwert bei weitem übersteigt und illustriert dies anhand des Symbolwerts und Prestiges, die mit dem Kauf, Fahren und Zurschaustellung eines Sportwagens verbunden sind.

3.5 Produktion und Wandel von Bedeutungen

Die genannte kulturelle Aufladung ist menschlich produziert und dadurch veränderbar: Auf der einen Seite werden kulturelle Bedeutungen durch Alltagspraktiken konstituiert, und auf der anderen Seite durch semiotische Praktiken wie z.B. Erzählungen, Mythen, Diskurse und Rituale. Dabei ist grundlegend zu verstehen, dass die Bedeutung von Zeichen erst im sozialen Austausch erzeugt wird und vorab keine vorangestellte Bedeutung existiert: Die Relation von Lautbild (das Bezeichnende) und Vorstellung (das Bezeichnete) ist willkürlich und beruht auf gesellschaftlichen Konventionen (vgl. Müller-Funk 2010, in Bezug auf das Zeichenmodell von Ferdinand de Saussure). Das heißt zum Beispiel, dass das Wort „Fahrrad“ eine spezifische Vorstellung eines Fahrrads erweckt, welche von gesellschaftlichen Konventionen, Praktiken, Bedeutungsdefinitionen und Standpunkten abhängig ist, die wiederum historischen, geographischen aber v.a. auch sozialen und kulturellen Verwerfungen unterliegen.

Die Bedeutungsgehalte der Symbole sind dabei sozial konstruiert, arbiträr und müssen kontextspezifisch offengelegt und interpretiert werden (vgl. Eco 1977). Dies macht beispielsweise Roland Barthes (1964) in seinen semantischen Untersuchungen über die verborgenen Bedeutungen des Alltags, in denen er den Citroën DS in seiner Vollkommenheit und seinem Glanz als modernen Nachbau gotischer Kathedralen dechiffriert.

² Ein Beispiel für geringes symbolisches Kapital ist der sprachliche Ausdruck, durch den Fahrgäste im öffentlichen Verkehr lange Zeit als *Beförderungsfälle* beschrieben worden sind, die eben keine andere Wahl der Verkehrsmittelnutzung hätten (sog. Captives).

4 Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskulturforschung

Im folgenden Kapitel werden die Konsequenzen für das theoretische Verständnis von Mobilitätskulturen abgeleitet, als auch wissenschaftstheoretische, methodologische und methodische Grundlagen für eine neue Mobilitätskulturforschung dargelegt.

4.1 Theoretische Fundierung von Mobilitätskulturen

Folgt man dem oben hergeleiteten Kulturverständnis als einem programmatischen *Cultural Turn* in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung, so müssen Mobilitätskulturen sowohl als Abbilder als auch als Produzentinnen von Infrastruktur, Verkehr und Mobilität gesehen werden. Die ansonsten sinnvolle und zielführende Unterscheidung zwischen den genannten Begriffen muss im Rahmen von Mobilitätskulturen aufgebrochen werden: Da Kulturen wechselseitig sowohl die strukturellen Gegebenheiten (Infrastruktur), die gelebten Praktiken (Verkehr), als auch deren Bedeutungssysteme (Mobilität) umfassen, kann nicht zielführend zwischen Infrastruktur-, Verkehrs- oder Mobilitätskulturen unterschieden werden. Anders ausgedrückt hängen Mobilitätskulturen und in sie eingeschriebene und verhandelte Möglichkeitsräume auch von infrastrukturellen Gegebenheiten und Verkehrsprozessen ab, sind deren symbolisches Abbild und faktische Bedingung (vgl. Divall & Reville 2005; Mitchell 2000).

Kuhnimhof und Wulfhorst (2013: 62) heben die Einzigartigkeit einer jeden lokalen Mobilitätskultur hervor: “The specific local mobility culture of a megacity interacts with the social, political and economic framework, at local, regional, national and global levels”. Dabei wird von der Einzigartigkeit einer jeden lokalen Mobilitätskultur gesprochen, was aber wiederum eine Homogenität ebendieser unterstellt. Dabei zeigen sich – je nach Kontext – etliche hegemoniale sowie subordinierte Mobilitätskulturen, die sich zueinander verhalten, einander ein- und ausschließen, sich gegenseitig anfechten oder befördern. So unterscheiden sich die Mobilitätskulturen selbst auf lokaler Ebene sowohl räumlich, sozioökonomisch, ethnisch und so weiter. Darüber hinaus gibt es aber auch bestimmte mobilitätskulturelle Ausprägungen, die quasi weltweit verteilt sind: So sind beispielsweise urbane Fahrradszenen wie z.B. die der Fahrradkuriere in fast jeder Großstadt allgegenwärtig und zeichnen sich durch sehr ähnliche Objekte, Stile, Praktiken, Rituale, Erzählungen, Symbole usw. aus, sodass Mobilitätskulturen auf makroskopischer Ebene eher homogen und auf mikroskopischer Ebene eher heterogen erscheinen.

Aus diesen Gründen macht es theoretisch, empirisch, wie sprachlich wenig Sinn von Mobilitätskulturen im Singular zu sprechen und z.B. *eine* nachhaltige Mobilitätskultur einer bestimmten Stadt oder Region zu fordern. Was damit aber vielfach gemeint ist, ist, dass bestimmte Mobilitätskulturen, die nach einer bestimmten Zielorientierung (z.B. sozialökologischer Nachhaltigkeit) als wünschenswert anzusehen sind und deshalb unter einer *Mobilitätskultur* vereinheitlicht werden, ein zukünftiger

Hegemonieanspruch zugesprochen wird. Somit kann das Verständnis von Mobilitätskultur nach Jutta Deffner und Kolleg*innen (2006) vor allem zur Evaluation von dominanten Mobilitätskulturen in unterschiedlichen sozialräumlichen Einheiten (Kommunen, Städten, Regionen oder Nationen) dienen. In Ergänzung dazu ist unser Verständnis vor allem auf die Eigenheit, Konflikt- und Prozesshaftigkeit mobilitätskultureller Repräsentationen (wie Praktiken, Diskurse, Bilder und Narrative) und ihrer materiellen Entsprechungen gerichtet, die sowohl lebensweltlich als auch medial nicht vor sozialräumlichen Grenzen haltmachen, sondern als (Re)Produzenten globaler gesellschaftlicher Verhältnisse zu betrachten sind (vgl. Baumann 1988). So sind z.B. automobile Kulturen sowie ihre gegenkulturellen Entsprechungen (z. B. Fahrradkulturen) in unterschiedlichen Ausprägungen in allen postindustriellen Gesellschaften gegenwärtig. Untersuchungen zu diesen Mobilitätskulturen können zu einer umfassenden Kontextualisierung von individuellen Möglichkeitsräumen herangezogen werden und dabei helfen, die strategische (Planungs-) und operative (Management-)Ebene der Mobilitätsgestaltung in einen breiteren (im)materiellen und geistigen Kontext einzubetten, zu interpretieren, zu bewerten und anzupassen.

Mobilitätskulturen bezeichnen somit die Gesamtheit aller sich zum Teil widersprechenden Alltagspraktiken, Objekte und Sinnzuschreibungen, die – eingebettet in materielle Strukturen und gesellschaftliche Dispositionen – individuelle Möglichkeitsräume für Ortsveränderungen (re)präsentieren und (re)produzieren.

4.2 Wissenschaftstheoretische und methodologische Anforderungen

„I am arguing for the view from a body, always a complex, contradictory, structuring, and structured body, versus the view from above, from nowhere, from simplicity.“ Donna Haraway 1988: 589

Eine kulturtheoretische Fundierung der Mobilitäts- und Verkehrsforschung geht mit grundlegenden wissenschaftstheoretischen Veränderungen einher. Während die klassische Verkehrsforschung mit ihren Wurzeln in den Ingenieurs-, Planungs- und Wirtschaftswissenschaften eine oftmals positivistische und funktionale Forschungstradition besitzt, hat die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung mit ihrem Fokus auf Akteure und Menschen und den sozialen und kulturellen Dimensionen von Mobilität und Verkehr zumeist einen Fokus auf interaktions-, kommunikations-, sprach-, praxis- und kontingenzbetonende wissenschaftstheoretische Ansätze wie den Symbolischen Interaktionismus, (Post)Strukturalismus, Sozialkonstruktivismus oder die Kritische Theorie (vgl. Wilde & Klinger 2017; Joas & Knöbl 2004). Dabei verfolgen einige Mobilitätswissenschaftler*innen das Ziel, diese „vermeintliche Gegensätzlichkeit von klassischen Ansätzen, die eher die Ebene des Verkehrssystems betonen, und akteurszentrierten Ansätzen, die den Menschen als Individuum in den Blick nehmen, ein Stück weit außer Kraft zu setzen“ (Wilde & Klinger 2017: 6).

Auch wenn ich den vorgestellten Ansatz als wichtig und erstrebenswert erachte, möchte ich dafür argumentieren, innerhalb der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung noch konsequenter und radikaler zu denken und zu forschen.³ Kulturtheoretisch verstanden kann der Mensch als handelnder Akteur – etwa im Gegensatz zum *homo rationalis* oder *homo oeconomicus*, die anderen sozialwissenschaftlichen Handlungstheorien als Grundlage dienen – als *animal symbolicum* verstanden werden; als ein Wesen, das Symbole schafft und aufgrund von Symbolen denkt und handelt (vgl. Cassirer 2010; Reckwitz 2010; Krois 1988). Der Mensch wird somit als zutiefst kulturelles Wesen verstanden, der sich nicht nur durch die werkzeughafte Bearbeitung von Natur auszeichnet, sondern durch seine sprachliche und semiotische Bearbeitung derselben (Müller-Funk 2001: 58). Dadurch werden „Zeichen, Medien, Sprache, symbolische Formen zu den Bedingungen der Möglichkeit von Welterfassung und -konstruktion“ (ebd.: 59). Kulturtheorien haben somit den Anspruch menschliches Handeln treffender zu beschreiben, indem sie soziales Handeln über eine symbolische Struktur und Realitätsvermittlung erklären.

Ein ähnlicher Fokus findet sich in den (post)strukturalistische Ansätzen zu der Kontingenzhaftigkeit und Konstruktion einer sozialen Wirklichkeit, die vor allem symbolisch – hier sprachlich – hergestellt und verändert werden kann (vgl. Foucault 1981; Bourdieu 1987). Damit muss Kultur einerseits als Abbild gesellschaftlicher Verhältnisse verstanden werden, andererseits aber auch als deren strukturierendes Merkmal. Kulturelle Praktiken werden hier in wechselseitiger Beziehung zu ihren sozialen, ökonomischen und politischen Gegebenheiten gedacht. Pierre Bourdieus (1987) Konzept vom kulturellen Kapital, Habitus und symbolischen Feldern zeigt eine Möglichkeit für die kulturelle (Re)Produktion sozialer Positionen und Herrschaftsverhältnisse. Während Bourdieu aber die Strukturiertheit und soziale Abhängigkeit von Lebensstilen und kulturellen Repräsentationen betont, heben andere die Widerstandsfähigkeit, Manipulation und Subversion kultureller Praktiken und Zeichen (z.B. durch Medienproduktion und -konsum, subkulturellen Stilen und Ritualen) hervor (vgl. Willis 1981; Hebdige 1979; Clarke et al. 1976).

Aus einer solchen Wirklichkeitsperspektive kann Wissenschaft niemals objektiv sein, sondern ist immer innerhalb von Subjekten und deren Vorstellungen, Einstellungen und Bewusstsein verortet. Darüber wird Wissen immer produziert und als Machtmittel eingesetzt, entweder um bestehende Herrschaftsstrukturen zu stabilisieren oder auch um diese anzugreifen (vgl. Foucault 1977). Akademische Arbeiten im Bereich der Verkehrsforschung und -planung, die sich auf eine vermeintliche Neutralität bestimmter Richtlinien, Berechnungen und Simulationen (z.B. durch mathematische Algorithmen und Modelle) oder objektiver Befunde (z.B. durch quantitative Mobilitäts- und Verkehrserhebungen) berufen, sind von einem solchen kritischen Wissenschaftsstandpunkt aus als den

³ Dieser Auffassung liegt die eigene alltägliche Erfahrung zu Grunde, dass dieser – zwar zweifelsohne konstruierte – Dualismus zwischen klassischer Verkehrsforschung und sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung im akademischen Austausch, als auch in der universitären Lehre gelebt und von beiden Seiten verteidigt wird und somit nach wie vor wirkmächtig ist.

Status quo stabilisierende und die bestehende Hegemonie der Automobilität befördernde Wissensproduktionen anzusehen. So wird insbesondere durch die akademische Verleugnung von Normativität und Subjektivität ein ideologischer Standpunkt vertreten, der sich nur darin von einem explizit geäußerten Normativismus unterscheidet, dass er eben im Verborgenen stattfindet und weder ausreichend reflektiert noch transparent und nachvollziehbar aufgezeigt wird (vgl. Mitchell 2000; Herkommer 1999; Jackson 1992).⁴

Aus diesem Grund möchte ich betonen, dass die Mobilitäts- und Verkehrsforschung die Wirklichkeit nicht nur versucht abzubilden, sondern sie immer auch maßgeblich selbst gestaltet. Insbesondere bei der Formulierung von verkehrsplanerischen Richtlinien, verkehrspolitischer Beratung, sowie Verkehrsprognosen und -simulationen wird diese Wirklichkeitsproduktion und -beeinflussung offensichtlich. Aber auch eine Erforschung, Analyse oder gar Beschreibung von Kultur kann niemals wertneutral oder objektiv sein, sondern ist immer konstitutiver und verändernder Teil der Kultur selbst. Viele kulturanalytische Studien haben – zumindest in Tradition der angelsächsischen Cultural Studies, die einen Großteil der theoretischen Grundlage dieses Discussion Papers bilden – immer auch einen interventionistischen, sprich politischen Anspruch an Wissenschaft (vgl. Müller-Funk 2010; Hepp 1999; Hall 1992).

Auch die bisherigen Ansätze zur Mobilitätskulturforschung beruhen auf einer normativen Rahmung, indem sie durch eine Identifizierung von Wirkmechanismen und den Fokus auf politische und planerische Beratung eine Transformation zum nachhaltigen Mobilitätssystem unterstützen möchten (vgl. Götz et al. 2016). In Anschluss daran möchte ich noch einen Schritt weiter gehen und die methodologischen Anforderungen auch methodisch konsequent umsetzen. Dabei ist es mein wissenschaftlicher Anspruch, mobilitätskulturelle Ausprägungen in ihren qualitativen Eigenheiten zu betrachten und ihres rein operationalisierenden und quantitativen Anspruches zu entheben. Dies wird unter anderem in wissenschaftlichen Positionen und methodischen Herangehensweisen deutlich, die sich auf interpretative, ethnographische, sowie diskurs- und medienanalytische Verfahren stützen.

Dabei ist mir die Gefahr bewusst, theoretisch zu sehr in kulturalistische Ansätze zu verfallen, welche die Welt ausschließlich auf ein Symbolsystem reduzieren und andere Seiten der Lebenswirklichkeit komplett vernachlässigen. Durch die Verbindung unterschiedlicher sozial- und kulturwissenschaftlicher Ansätze und einer Einordnung in die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, insbesondere in das Modell der integrierten Verkehrsplanung – in dem bereits andere gesellschaftliche Dimensionen gefasst sind und die symbolische Ebene noch fehlt – versuche ich diesem Umstand selbstkritisch zu begegnen.

⁴ Häufig wird dieser objektive, nicht-ideologische oder nicht-normative Standpunkt unter der Berufung auf wissenschaftliche Disziplinierungsmaßnahmen wie die klassischen wissenschaftlichen Gütekriterien und ihrer Forderung nach Objektivität, Validität, Reliabilität und Repräsentativität begründet.

4.3 Methodische Vorgehensweisen

Wie bereits in Kapitel 2.1 dargelegt, wurden die bisherigen Ansätze zur Mobilitätskultur vor allem für eine quantitative, komparative Analyse unterschiedlicher Raumeinheiten eingesetzt. Beispielsweise werden in der Untersuchung von Thomas Klinger und Kollegen (2013) unterschiedliche städtische Mobilitätskulturen untersucht. Um sowohl die materiellen als auch die symbolischen Dimensionen des Kulturbegriffs einzufangen, werden sowohl objektive (z.B. Stadtgestalt, Infrastruktur, sozioökonomische Daten) wie subjektive Indikatoren (Lebensstile, Einstellungen, Wahrnehmungen) für eine Analyse erhoben und verglichen. Allerdings stehen überhaupt nur vier Indikatoren für diese subjektive Dimension zur Verfügung, was von den Autoren ebenfalls problematisiert wird: „Most obviously, there are only four variables to reflect the subjective perception and evaluation of urban transport. These shortcomings are a consequence of limited data availability, since especially attitude-based data are difficult to obtain“ (Klinger et al. 2013: 15).

Dennoch bleibt die Kernfrage, wie eine solche empirische Anwendung des Mobilitätskulturenkonzepts der Komplexität, Kontingenz und Widersprüchlichkeit des Kulturbegriffs überhaupt Rechnung tragen soll, wenn an den latenten Bedeutungskonstruktionen auf individueller wie kollektiver Ebene nur oberflächlich gekratzt wird? Dies macht deutlich, dass eine wissenschaftliche Untersuchung von Mobilitätskulturen erst einmal methodisch angemessen – sprich qualitativ – erfolgen muss: Erst müssen die unbekanntes Phänomene entdeckt und verstanden werden, bevor sie schließlich ausreichend operationalisiert, gemessen und verglichen werden können.

Eine quantitative Mobilitätskulturforschung, die diesem Grundsatz nicht gerecht wird, läuft stets Gefahr die vielfältigen kulturellen Dimensionen von Mobilität und Verkehr lediglich zu reifizieren und auf das bereits bestehende, kulturell noch recht begrenzte Wissen zu reduzieren. Damit werden persistente gesellschaftliche Strukturen und Machtverhältnisse weiter zementiert und die Vielfältigkeit und Wirkmächtigkeit von Mobilitätskulturen verschleiert. So räumen etablierte Mobilitätsbefragungen, wie z.B. die Studie *Mobilität in Deutschland*, soziokulturellen Dimensionen von Automobilität seit jeher einen größeren Stellenwert ein und nehmen nur minimal invasive Anpassungen (z.B. Zusatzfrage zur Helmnutzung in 2008 oder Zusatzfrage nach Pedelec-Nutzung in 2017) vor. So findet sich im Haushaltsfragebogen zum MiD 2017 eine Differenzierung des Autobesitzes in Hersteller, Modell/Typ, Baujahr/Erstzulassung, Fahrleistung pro Jahr, Antriebsart, während im Bereich Radverkehr nur die Anzahl der „funktionstüchtige[n] normale[n] Fahrräder“ abgefragt wird. Während Umfang und Tiefe der Ausdifferenzierung von Automobilität durchaus sinnvoll erscheint, wäre eine ähnliche Nuancierung insbesondere beim Radverkehr gleichfalls angemessen – denn Personen, die ankreuzen mehr als zwei Fahrräder in ihren Besitz zu haben, werden auf die Frage was denn ein „normales“ Fahrrad sein soll, nur mit einem unverstandenen Lächeln reagieren können.

Aus diesem Grund wird im Folgenden der Fokus auf qualitative Methoden zur Exploration von unbekanntes Phänomenen und der Hypothesengenerierung gelegt.

Ansätze der qualitativen Sozialforschung

„Wir haben [fast] alle das Autofahren gelernt. Irgendwann einmal ist und diese Kulturtechnik zur Selbstverständlichkeit geworden. Wir denken nicht daran, wie wir unsere Beine zwischen Gaspedal, Kupplung und Bremspedal hin- und herbewegen, wir schalten automatisch und schauen wie von selbst in den Rückspiegel. Deshalb ist es uns auch möglich, uns mit unseren Beifahrern und Beifahrerinnen zu unterhalten. Wie gründlich wir vergessen haben, was wir tun, tritt zutage, wenn wir jemandem das Autofahren beibringen wollen.“ Wolfgang Müller-Funk 2010: 17

Wie in der obenstehenden Beschreibung von Wolfgang Müller-Funk ersichtlich, vollzieht sich ein Großteil von dem, was wir unter Kultur verstehen, nicht bewusst oder explizit, sondern unbewusst und implizit.⁵ Beispielsweise macht sich niemand, abgesehen vielleicht von Fahrschüler*innen und -anfänger*innen, aktiv darüber Gedanken wie man Auto fährt. Es ist eine zutiefst verborgene, internalisierte und habitualisierte Kulturtechnik, die nur deshalb funktioniert, weil sie eben irgendwann automatisch abläuft und keine mentale, sensorische und körperliche Überforderung hervorruft. Nur so ist verständlich, wie wir uns in dem Wust an sensorischen Informationen (z.B. Verkehrszeichen und Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden), der physischen Durchquerung von Raum und Zeit (insbesondere die Geschwindigkeiten), den geforderten Körpertechniken (z.B. Bedienung von Gas-, Brems- und Schaltpedale mit dem Fuß) und den gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Straßenverkehrsordnung) zurecht finden und gleichzeitig dem Radioprogramm zuhören oder uns mit Beifahrer*innen unterhalten können. Eine Veränderung von gewohnten Verkehrsregeln und -infrastrukturen (z.B. durch Baustellen) oder die Interaktion mit weniger berechenbaren Verkehrsteilnehmenden (wie z.B. zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der Stadt) besitzen deshalb ein so großes Irritations- und Überforderungspotenzial, weil das kulturell Unbewusste dann aktiv angepasst und überarbeitet werden muss (vgl. Müller-Funk 2010: 17 f.).

Dieses Beispiel soll verdeutlichen, warum Mobilitätskulturen eingehend erforscht und expliziert werden müssen, eben, weil reine Abfragen die impliziten, internalisierten und habitualisierten Wissensbestände nicht hinreichend erkunden können. Kultur als Lebensweise und als Bedeutungssystem muss also durch eine tiefgreifende Kulturanalyse aufgedeckt, expliziert und dechiffriert werden, um „eine Klärung der Bedeutungen und Werte zu besorgen, die von einer bestimmten Lebensweise, einer bestimmten Kultur implizit oder explizit verkörpert werden“ (Raymond Williams zitiert in Göttlich 2009: 96). Dadurch wird ersichtlich, dass quantitative und hypothesenüberprüfende Forschungsansätze nicht zielführend sein können, um der notwendigen Offenheit und Anpassung an den Untersuchungsgegenstand gerecht zu werden. Aus diesem Grund plädiere ich für ein konsequent qualitatives Forschungsdesign, das die

⁵ Michael Polanyi (1962) nennt dies „tacit knowledge“ und beschreibt sein Verständnis dieser impliziten Wissensform anhand der Beispiele des Radfahrens und des Schwimmens.

Exploration, das Verstehen und Theoretisieren soziokultureller Phänomene zum Ziel hat (vgl. Lamneck 2010; Przyborski & Wohlrab-Sahr 2008; Flick 2000).

Dafür müssen die Forschenden eine große Offenheit für Neues und Unbekanntes mitbringen, flexibel sein, die eigene Position als Forschende reflektieren und zyklisch zwischen Konzeption, Datenerhebung und Auswertung wechseln (vgl. Strauss & Corbin 2010). Dieses Forschungsverständnis geht dann auch mit veränderten Gütekriterien einher, so wird in der qualitativen Forschung z.B. nicht von „Objektivität“, sondern von „Intersubjektivität“ gesprochen, die durch eine transparente und für Dritte nachvollziehbare Beschreibung des methodischen Vorgehens und der Interpretationen erreicht werden soll. Oder, anstatt eine „künstliche“ Laborsituation zu schaffen, ist die unmittelbare Nähe zum Gegenstand in seiner „natürlichen“, sprich soziokulturellen Umwelt gefordert. Im Rahmen der qualitativen Forschung gibt es etliche etablierte Erhebungs- und Auswertungsmethoden, die sich aus dieser Denk-richtung entwickelt haben und die je nach Fragestellung, Erkenntnisinteresse und Untersuchungsgegenstand sinnvoll eingesetzt werden können: Qualitative Interviews, Gruppendiskussionen oder Fokusgruppengespräche, medien- und diskursanalytische Verfahren, literatur- und kunstwissenschaftliche Methoden, aber auch ethnographische Ansätze. Dabei scheint mir insbesondere Letztgenanntes als trag- und anschlussfähig für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Dies möchte ich im Folgenden kurz erläutern.

Ethnographische Forschung

Die ethnographische Forschung ist ein besonders stark ausgeprägter Teilbereich der qualitativen Forschung und versteht sich als angewandte Kulturwissenschaft, die eine analytische Beschreibung fremder oder eigener kultureller Praktiken und Lebensformen zum Ziel hat. Grundlegend basiert diese Beschreibung auf einer erfahrungsbasierten Erkundung dieser Praktiken und Lebensformen, sodass das eigene Erleben und die eigenen Interaktionen und Beobachtungen in den Mittelpunkt der empirischen Arbeit gerückt werden. Die Ethnographie ist eine eigene und umfassende Forschungsmethodik, die in verschiedensten Wissenschaftsdisziplinen, z.B. Soziologie, Geographie und Kulturanthropologie fest etabliert ist. Während innerhalb der angelsächsischen Mobilitätsforschung in den letzten Jahren vermehrt ethnographische Arbeiten entstanden sind (z.B. Lugo 2018; Vivanco 2013), ist dies im deutschsprachigen Raum eher selten – wenige Ausnahmen bilden z.B. Kerstin Schaefers Arbeit über das Fliegen (2017) oder Martin Sauers Arbeit über die städtische Fixed-Gear-Szene (2012).

Dabei ist die ethnographische Forschung zumeist multimethodisch angelegt, sodass die Hauptmethode der teilnehmenden Beobachtung z.B. auch ethnographische Interviews, ausgewählte Dokumenten- und Medienanalysen oder qualitative Interviews beinhalten kann. Die Methode der teilnehmenden Beobachtung bedeutet, dass die Forschenden zwischen Teilnahme und Beobachtung abwechseln. In der Praxis der Feldforschung heißt dies, dass man sich mit bestimmten Akteuren trifft und unterhält, bestimmten Ereignissen beiwohnt, Handlungen und Praktiken selber erlernt oder sich mit verschiedenen

Perspektiven und Objekten vertraut macht. Menschen werden so in ihren situativen oder institutionellen Kontexten bei dem Vollzug ihrer Praktiken beobachtet.

Die dahinterliegende Überzeugung der Ethnographie ist, dass nur eine andauernde und wiederkehrende Präsenz vor Ort einen direkten Einblick in verschiedene Wissensformen der Teilnehmenden gewährt. Dabei arbeitet die Ethnographie mit einem starken Empiriebegriff und widerspricht der Annahme, dass man Gesellschaft unmittelbar verstehen könne (Breidenstein et al. 2015: 7). Zwangsläufig müssen sich Forschende also in die jeweiligen Kulturen hineinbewegen, ihnen temporär beiwohnen, Praktiken selbst vollziehen und durch neugierige Blicke, Fragen, Aufzeichnungen und Dokumentation eigene Daten erzeugen: Dabei wechseln die Forschenden ständig zwischen Teilnahme und Beobachtung, zwischen Nähe und Distanz, dem Eigenen und dem Fremden. Ferner wird ein zutiefst offenes und iteratives Vorgehen zwischen Beobachtung, Auswertung, Reflektion, Überarbeitung der Fragestellung und theoretischen Konzeption gewählt, solange bis der Untersuchungsgegenstand ausreichend erkundet und verstanden ist und anschaulich für Außenstehende beschrieben und konstruiert werden kann. Auch die Form ethnographischer Texte wird diesem Umstand gerecht und zeichnet sich durch eine Vielzahl an möglichen Sprach- und Textstilen aus, die aufgrund ihres spezifischen Blicks und Anspruchs häufig einen essayistischen, narrativen, journalistischen oder gar fiktionalen Charakter haben und somit auch eine nicht-akademische Leserschaft ansprechen, wie beispielsweise Marc Augés (2017) *Lob des Fahrrads* (vgl. Breidenstein et al. 2015; Bischoff et al. 2014; Maanen van 2011; Lueger 2010; Hammersley & Atkinson 2007).

5 Konsequenzen für die (Forschungs-)Praxis der Integrierten Verkehrsplanung

Der Einbezug von Mobilitätskulturen als Integrationsdimension der integrierten Verkehrsplanung bringt Konsequenzen für Wissenschaft, Politik und Planung, als auch für das Selbstverständnis der integrierten Verkehrsplanung mit sich. Dies soll im Folgenden skizziert werden.

5.1 Zielorientierung in Wissenschaft, Planung und Politik

„Es ist leichter, Unkraut auszurotten als den Sexismus. Eine ganze Kultur zu transformieren wäre erheblich mühsamer, als einen Fluß zu stauen oder einen Berg abzutragen. Zumindest in diesem Sinne ist Natur ein viel leichter zu bearbeitender Stoff als Kultur“ Terry Eagleton 2009: 132

Vielen Äußerungen im Bereich der Verkehrspolitik und -planung liegt implizit die Annahme zu Grunde, dass „weiche“ Faktoren – wie z.B. soziokulturelle Verhaltensweisen, Einstellungen und Werte – leichter zu verändern seien als die „harten“ Faktoren, wie z.B. Infrastrukturen oder Gesetze.⁶ So kommen Klinger et al. 2013 (S. 27) zu dem Schluss „that those city types are characterised by urban mobility cultures which are less dependent on objective constraints and more influenced by policy and cultural preferences and they are easier to change“. Vergleicht man diese Aussage mit dem obenstehenden Zitat von Terry Eagleton, dann fällt die Diskrepanz in den jeweiligen Einschätzungen auf: Aus kulturtheoretischer Sicht sind Kulturen sehr widerstandsfähig, kontingent und nur ungewiss zu beeinflussen, während Kultur aus Sicht der Mobilitäts- und Verkehrsforschung eine leicht veränderbare abgeleitete Größe darstellt.

Dabei teile ich die kulturtheoretisch fundierte Annahme, dass sich die materielle Seite von Kultur (zum Beispiel die Verkehrsinfrastruktur) leichter bearbeiten lässt als die geistige. Gerade deshalb ist ein fundiertes Verständnis der geistigen Kulturdimension in ihrem Zusammenspiel mit der materiellen Dimension unerlässlich, um z.B. Öffentlichkeitskampagnen zu gestalten, Infrastrukturmaßnahmen an Bedarfen und Alltagspraktiken auszurichten, oder auch Partizipationsmaßnahmen zu moderieren. Als Beispiele seien hier die Öffentlichkeitskampagnen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich, wie z.B. die diversen Verkehrssicherheitskampagnen des BMVI (z.B. „Rücksicht im Straßenverkehr“ oder auch „Looks like shit. But saves my life“⁷) genannt, welche aus meiner Sicht zeitgleich für ein kultur- und

⁶ Die Unterteilung in „weiche“ und „harte“ Faktoren untermauert begrifflich bereits diese dichotome Vorstellung von unterschiedlicher Legitimität, Beständigkeit und Bedeutung.

⁷ Die Kampagne „Looks like shit. But saves my life“ vom BMVI und DVR wurde einerseits heftig kritisiert – Sexismus-Vorwürfe und Unverständnis aus der Fahrradszene – und andererseits mehrfach ausgezeichnet, sodass sie unterm Strich die

zielgruppenspezifisches Unverständnis als auch auf der Vorstellung beruhen, dass eine direkte kulturpolitische Einflussnahme auf diese Weise wünschenswert und möglich sei. Dies zeigt, dass verkehrspolitische Öffentlichkeitskampagnen ein besseres Verständnis über bestimmte Zielgruppen und eine adäquate Ansprache über Bilder, Narrative und Visionen benötigen, die es kulturell zu erforschen gilt. Aber selbst mit einer zielführenden, angemessenen und wirksamen Öffentlichkeitsarbeit alleine wird man die kulturelle Abhängigkeit vom Automobil nicht zeitnah lösen können, weshalb immer eine Kombination zwischen „harten“ und „weichen“ Maßnahmen notwendig ist (vgl. Schwedes et al. 2018b).

In Kapitel 4.2. hatte ich bereits für eine explizit normative Wissenschaftsposition argumentiert. Im Verständnis der integrierten Verkehrsplanung ist dies durch unterschiedliche Zielorientierungen und Rahmenkonzepte (z.B. Nachhaltige Mobilität, Soziale Teilhabe, Capability-Approach) eindeutig gegeben (vgl. Schwedes 2018; Daubitz 2017). Insbesondere wenn in Wissenschaft, Politik und Planung von einer anzustrebenden neuen Mobilitätskultur gesprochen wird, dann müssen die sich daraus ergebenden Konsequenzen auch implementiert und umgesetzt werden: Eine ganzheitliche Verkehrsgestaltung, die sich vom sektoralen Gedanken abhebt und sowohl verschiedene Verkehrsträger als auch gesellschaftliche Ebenen integrieren möchte, kann erst dann funktionieren, wenn bestehende, dominante und sich selbst (re)produzierende Machtstrukturen aufgebrochen und verschoben worden sind.

Dies begründet einerseits die Notwendigkeit für einen sektoralen Machtausgleich und damit einhergehend eine spezifische Förderung von Nahmobilität und Umweltverbund und andererseits die zielgerichtete Kombination von Push- und Pull- Faktoren, also restriktive wie fördernde Maßnahmen bei einem gleichzeitigen Fokus auf Informations-, Evaluations-, Beteiligungs- und Kommunikationsstrategien. Ohne den Einbezug von Letzterem, mit dem Ziel der langfristigen Veränderung dominanter gesellschaftlicher Bilder, Diskurse und Erzählungen, kann – hegemonietheoretisch gesprochen – zwar zentralisierter Zwang (z. B. Fahrverbote) aber niemals anhaltender zivilgesellschaftlicher Konsens geschaffen werden.

Dies nimmt letztendlich eine Verkehrspolitik und -planung in die Pflicht, integrierte und ganzheitliche Entscheidungen zugunsten normativer Zielrichtungen (z. B. Verkehrswende) zu treffen und damit der integrierten Planungsebene eine klare Zielvorstellung vorzusetzen. Dies bedeutet inhärent auch, sich gegen dominante Akteursinteressen durchzusetzen und subordinierten Gruppen eine berechtigte Stimme und Möglichkeiten zur Einflussnahme in Form partizipativer Evaluationsverfahren einzuräumen – ohne dies kann eine Transformation der herrschenden Mobilitätskulturen und damit eine Verkehrswende nicht gelingen. Ferner folgt daraus, dass etablierte Herrschaftsmechanismen, wie z.B. verkehrsplanerische Regelwerke, Gesetze und Empfehlungen zugunsten einer politisch legitimierten

erfolgreichste Verkehrssicherheitskampagne der letzten Jahre darstellt. Dennoch bleibt meines Erachtens insbesondere die Botschaft etwas rückständig, da bestimmte Fahrradhelme (sub)kulturell längst als ästhetisch und cool anzusehen sind, wie u.a. die Persiflage einer hippen Berliner Fahrradmarke "Looks cool and saves my life" zeigt.

Zielorientierung aufgebrochen werden müssen, um eine Veränderung in den oftmals behindernden Verwaltungs- und Planungsprozessen herbeiführen zu können (vgl. Fazlic 2019). Eine diesbezügliche Berufung auf die vermeintliche Unabhängigkeit, Neutralität und Objektivität von Wissenschaft⁸ erfordert eine ideologiekritische Auseinandersetzung und Offenlegung dieser Standpunkte.

5.2 Integration der kulturellen Dimension in die Integrierte Verkehrsplanung und -politik

Die integrierte Verkehrsplanung verfolgt den ambitionierten Anspruch, alle Integrationspfade der Verkehrspolitik in einer Gesamtstrategie zu berücksichtigen. So werden zum einen verschiedene Verkehrsträger, Fachdisziplinen, Planungsebenen- und -einheiten, als auch unterschiedliche Akteure in die Planung miteinbezogen (vgl. Holz-Rau 2018). Dabei geht es verkehrspolitisch um eine Aushandlung der unterschiedlichen Interessen und einem ausgeglichenen Einbezug aller der STEEP-Faktoren (sozial, technologisch, ökologisch, ökonomisch, politisch), um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern (vgl. Schwedes 2018, 2017).

Inbesondere mit dem Fokus auf den Menschen, seine Bedürfnisse, Anforderungen und Routinen – welche im Mittelpunkt der integrierten Verkehrsplanung und -politik wie auch dem Mobilitätsmanagement stehen – und der forcierten Verhaltensänderung bei Verkehrsproduzenten und -konsumenten, wird eine kulturelle Überarbeitung des bisherigen Planungsverständnisses wichtig. Wenn Kultur dann ebenfalls als eine eigenständige Sphäre verstanden wird, die nicht zufriedenstellend unter den Kategorien Soziales, Ökonomisches, Ökologisches, Politisches und Technisches subsumiert werden kann, dann muss sie als eigenständige Dimension in den verkehrsplanerischen Integrationsstrategien auftauchen. Eine Schwierigkeit ist hierbei, dass Kultur qua Definition verschiedene Sphären, z.B. Materielles und Geistiges, Praktiken und Bedeutungen, Macht und Identität miteinander verbindet und somit meines Erachtens wie die ökonomische Integration quer zu den weiteren Integrationsdimensionen steht. Allerdings ist die Integrationsdimension der Kultur wesentlich mehrdeutiger, konfliktreicher und arbiträrer als die ökonomische Dimension und kann eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sowohl begünstigen als auch behindern.

Ich schlage vor Kultur – in Analogie zum Historischen Materialismus nach Raymond Williams, dem Marxschen Basis-Überbau-Modell, sowie den Gestaltungsdimensionen der integrierten Verkehrspolitik – als am tiefsten liegende gesellschaftliche Ebene (quasi den gesellschaftlichen Keller) zu verstehen, in der das Unbewusste ausgehandelt wird (siehe Abbildung 1). Die kulturelle Dimension der integrierten Verkehrsplanung wäre dann dafür ausschlaggebend den materiellen Gegebenheiten (z. B.

⁸ Siehe die Kommentare zum Discussion Paper von Nedim Fazlic (2019) unter https://www.ivp.tu-berlin.de/menue/discussion_paper/kommentare/ in denen ideologische und nicht-ideologischen Wissenschaftsstandpunkte divers diskutiert werden.

Verkehrsinfrastrukturen), Praktiken (z.B. Verkehrsmittelwahl und -nutzung) und Bedürfnissen (Mobilitätsentscheidungen) einen symbolischen Wert beizumessen und mit Bedeutung aufzuladen. Verkehrspolitisch kann dies dann sowohl im Rahmen der ökologischen Dimension stattfinden, wie es z.B. der gesellschaftliche Diskurs über den Klimawandel und daraus (nicht) resultierende Anpassungen auf struktureller wie individueller Ebene zeigt; oder im Rahmen der sozialen Dimension, wie die Frage, ob das Auto immer noch als Wunschobjekt und Statussymbol junger Großstädter*innen fungiert oder, zumindest in bestimmten Kontexten, nicht längst vom Fahrrad und anderen technischen Gerätschaften abgelöst wurde. Viele kulturelle Dimensionen, wie z.B. die Kultur der Automobilität oder Velomobilität, haben dabei immer Verankerungen in allen genannten Gestaltungsdimensionen, sodass die kulturelle Dimension zwar immer wieder durch Einzelanalysen abgedeckt ist (siehe Kapitel 2), aber dabei stetig Gefahr läuft strukturell übersehen zu werden und damit unsichtbar und unberücksichtigt zu bleiben.

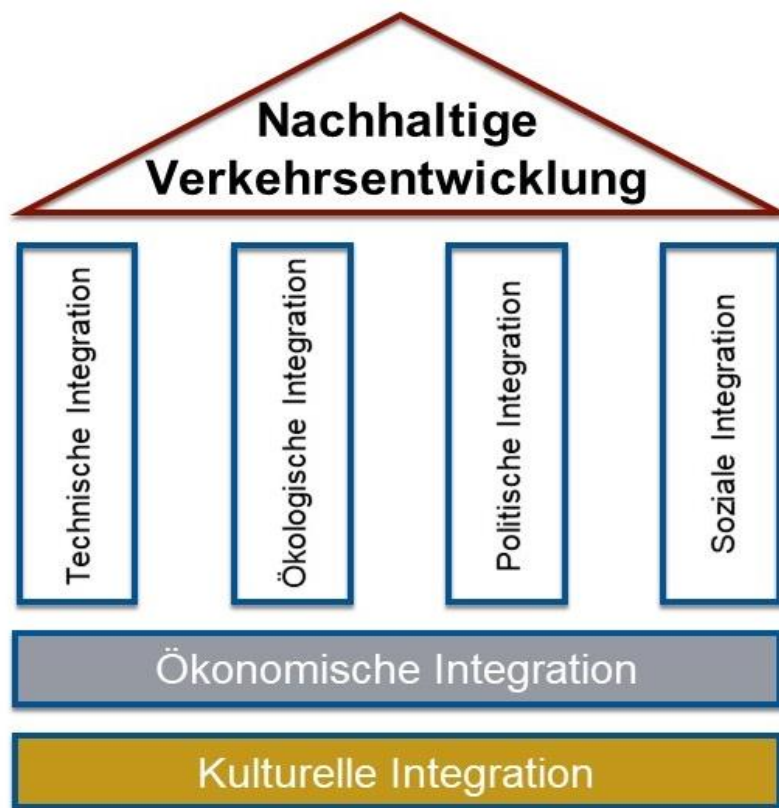


Abbildung 1: Kulturelle Integration in die Planungsstrategien der integrierten Verkehrspolitik (eigene Darstellung nach Schwedes 2018: 21)

Die hier vorgeschlagene und damit zu diskutierende und weiter zu entwickelnde explizite Benennung und Integration der kulturellen Dimension soll der Eigenartig- und Eigenständigkeit von Kultur gerecht werden und erlauben, diese theoretisch wie empirisch angemessen zu berücksichtigen.

6 Schlussbetrachtung

Zusammenfassend möchte ich mit dem vorliegenden Discussion Paper den Wert einer kulturellen Betrachtung von Mobilität und Verkehr aufzeigen. Dieser Wert liegt vor allem darin begründet, dass eine kulturelle Untersuchung in der Lage ist, die impliziten, symbolischen und emotionalen Dimensionen von Mobilität und Verkehr aufzudecken, zu verstehen und zu theoretisieren. Dies ist insbesondere in unserer heutigen Zeit wichtig, da einerseits der Ruf nach einer Verkehrswende und Transformation zu nachhaltigeren Mobilitätskulturen in aller Munde ist, und andererseits neue Entwicklungen insbesondere in der städtischen Alltagsmobilität stattfinden, die nicht eindeutig zu interpretieren sind: Sind junge Menschen weniger auto-affin, welche Mobilitätsangebote sind für sie relevant, was können Digitalisierung und neue Mobilitätsdienstleistungen wirklich leisten und wie lässt sich der aktuelle Bedeutungsgewinn des Fahrrads erklären?

Ist der Wert einer kulturellen Untersuchung für die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung eigentlich selbstverständlich, kann auch die integrierte Verkehrsplanung davon profitieren: Ein kultureller Fokus kann beispielsweise dabei helfen latente Veränderungs- und Gestaltungspotenziale aufzuzeigen und die Wirksamkeit verschiedener verkehrsplanerischer Maßnahmen zum Erreichen von verkehrspolitischen Zielen im Rahmen des Mobilitätsmanagements zu erhöhen. Auch die klassische Verkehrsplanung würde durch ein grundlegendes Verständnis von Alltagspraktiken und alltäglichen Bedeutungszuschreibungen profitieren, unterscheiden sich planerische Vorstellungen von angemessener Infrastruktur doch häufig von dem Verständnis der alltäglich Nutzenden (vgl. Lefebvre 1991). So sollten die Alltagsverständnisse, in denen der Verkehrsraum durch gelebte Praktiken, Erfahrungen, soziale Interaktionen und Handlungen konstruiert wird, auch vermehrt Eingang in abstrakte wissenschaftliche Planungslogiken, Regelwerke und Ordnungen finden (vgl. Certeau de 1988).

In der Konsequenz erfordert dies aber auch, dass eine Untersuchung von kulturellen Aspekten von Mobilität und Verkehr auch der Komplexität von Kulturen, ihren lebensweltlichen Verankerungen und unterschiedlichen Erscheinungsformen gerecht wird. Dafür muss (a) eine kulturtheoretisch fundierte Aufarbeitung unterschiedlichster Forschungsbereiche stattfinden; diese (b) methodisch konsequent, also mit Fokus auf interpretative, ethnographische, diskursive oder semiotische Kulturanalysen umgesetzt werden; und (c) die dafür notwendigen erkenntnistheoretischen Grundlagen diskutiert und gesetzt werden. Für die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung bedeutet dies z.B., dass die vornehmlich soziologischen Theoriekonzepte durch einen zusätzlichen Einbezug kulturwissenschaftlicher Theorien ergänzt werden müssen. Für die integrierte Verkehrsplanung bedeutet dies, dass Kultur als gesellschaftliche Dimension explizit benannt und in die Planungsdimensionen integriert werden muss. Und für die klassische Verkehrsforschung bedeutet dies in erster Linie die eigenen erkenntnistheoretischen und methodologischen Positionen offen zu legen und die vielfältigen Anknüpfungspunkte zu nutzen.

Aus diesem Grund scheint eine kulturelle Untersuchung notwendiger Bestandteil der Mobilitäts- und Verkehrsforschung und muss in Zukunft entsprechend stärker eingebunden werden. Dafür ist aber noch viel wissenschaftliche Arbeit notwendig, denn forschungspraktisch kann eine ausgereifte theoretische und empirische Aufarbeitung von Mobilitätskulturen nur durch eine inter- und transdisziplinäre sowie multimethodische und -perspektivische Zusammenarbeit erreicht werden, die in eine umfassende Gesellschaftsanalyse eingebettet ist. In diesem Sinne plädiere ich mit diesem Discussion Paper dafür, wieder einen Schritt zurückzugehen und qualitative Grundlagenforschung in diesem vielfältigen Bereich durchzuführen, damit in Zukunft inhalts- und bedeutungsvoll zu Mobilitätskulturen gearbeitet werden kann. Das vorliegende Discussion Paper ist somit als Positionierung zu verstehen, die als Einzelarbeit den wissenschaftlichen Diskurs sowie eine stärkere Vernetzung verschiedener Fachdisziplinen in diesem Feld vorantreiben möchte.

7 Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V (ADAC) (2016): Handlungsfelder einer nachhaltigen städtischen Mobilität. Fachbroschüre, München
- Ahrend, Christine, Stephan Daubitz, Oliver Schwedes, Uwe Böhme, Melanie Herget (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP Discussion Paper 1 (Alte Version), Berlin.
- Aldred, Rachel und Kat Jungnickel (2014): Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography* 34, 78-87
- Bamberg, Sebastian, Icek Aizen und Peter Schmidt (2003): Choice of travel mode in the theory of planned behaviour: the role of past behaviour, habit, and reasoned action. *Basic and Applied Social Psychology* 25, 175-188
- Banister, David (2008): The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15: 73-80
- Barthes, Roland (1964): Mythen des Alltags. Suhrkam, Frankfurt am Main
- Baudrillard, Jean (1968): The System of Objects. Verso Books, London
- Bauman, Zygmunt (1998): On glocalization: or globalization for some, localization for someothers. *Thesis Eleven* 54: 37-49.
- Baßler, Moritz (2008): New Historicism, Cultural Materialism und Cultural Studies. In: Nünning, Ansgar und Vera Nünning. Einführung in die Kulturwissenschaften. J.B.Metzler, Stuttgart / Weimar. S. 132-150.
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Bischoff, Christine, Karoline Oehme-Jüngling und Walter Leimgruber (Hrsg.) (2014): Methoden der Kulturanthropologie. Haupt Verlag, Bern
- Boltanski, Luc und Eve Chiapello (2006): Der neue Geist des Kapitalismus. UVK Verlagsgesellschaft mbH, Konstanz
- Bourdieu, Pierre (1987): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Brand, Ulrich (2014): Transition und Transformation: Sozialökologische Perspektiven. In: Brie, Michael (Hrsg.) Futuring. Perspektiven der Transformation im Kapitalismus über ihn hinaus. Westfälisches Dampfboot, Münster. S. 242-280.
- Breidenstein, Georg, Stefan Hirschauer, Herbert Kalkhoff und Boris Nieswand (2015): *Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung*. UVK Verlagsgesellschaft, Konstanz und München
- Buckel, Sonja und Andreas Fischer-Lescano (2007): Hegemonie gepanzert mit Zwang. Zivilgesellschaft und Politik im Staatsverständnis Antonio Gramscis. Nomos Verlag, Baden-Baden.
- Canzler, Weert und Jörg Radtke (2019): Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto. *Aus Politik und Zeitgeschichte* 43:33-38.
- Cassirer, Ernst (2010): Versuch über den Menschen: Einführung in eine Philosophie der Kultur. Philosophische Bibliothek Band 488. Meiner Verlag, Hamburg
- Certeau de, Michel (1988): Kunst des Handelns. Merve Verlag, Berlin
- Cox, Peter (2019): Cycling: A Sociology of Velomobility. Routledge, London

- Cox, Peter (2015): *Cycling Cultures*. University of Chester Press, Chester
- Clarke, John, Stuart Hall, Tony Jefferson und Brian Roberts (1976): Subcultures, Cultures and Class: A theoretical overview. In: Hall, & Jefferson, T.: *Resistance through Rituals: Youth Subcultures in Post-War Britain*. The Centre for Contemporary Cultural Studies, University of Birmingham, Birmingham
- Cresswell, Tim (2010): Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28: 17-31.
- Daubitz, Stephan (2017): Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In: Wilde, Mathias, Matthias Gather, Cordula Neidberger, Joachim Scheiner (2017): *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektive*. Springer VS, Wiesbaden
- Deffner, Jutta, Konrad Götz, Steffi Schubert, Christoph Potting, Gisela Stete, Astrid Tschann und Willi Loose (2006): Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. ISOE, Frankfurt am Main
- Divall, Colin und George Revill (2005): Cultures of Transport. Representations, Practice and Technology. *Journal of Transport History* 26: 99-111.
- Eagleton, Terry (2009): *Was ist Kultur?* Verlag C.H. Beck oHG, München.
- Eco, Umberto (1977): *Zeichen. Einführung in einen Begriff und seine Geschichte*. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Fazlic, Nedim (2019): *Deutsche Regelwerke und die Verkehrswende: Teil der Lösung oder Teil des Problems?* IVP Discussion Paper 13, Berlin.
- Featherstone, Mike (2007): *Consumer Culture and Postmodernism*. Sage Publications, Los Angeles et al.
- Featherstone, Mike (2004): Automobilities. An Introduction. *Theory, Culture & Society* 21 (4-5): 1-24.
- Flick, Uwe (2000): *Qualitative Forschung – Theorien, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Rowohlt Verlag, Hamburg
- Florida, Richard (2005): *Cities and the Creative Class*. Routledge, New York
- Furness, Zack (2010): *One Less Car*. Temple University Press, Philadelphia und Pennsylvania
- Foucault, Michel (1981): *Archäologie des Wissens*. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Foucault, Michel (1977): *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Gatersleben, Birgitta (2013): Psychological Motives for Car Use. In: Gärling, Tommy, Dick Ettema und Margareta Friman (eds.), *Handbook of Sustainable Travel*. Springer, Dodrecht: 85-94
- Gatersleben, Birgitta und David Uzell (2007): Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport. *Environment and Behaviour* 39 (3): 416-431.
- Geels, Frank W. (2005): The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobiles (1860–1930). *Technology Analysis & Strategic Management* 17 (4), 445-476.

- Geels, Frank W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research Policy* 31 (8-9), 1257-1274.
- Giddens, Anthony (1995): Konsequenzen der Moderne. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Goffman, Erving (1959): Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. Piper, München / Zürich.
- Göttlich, Udo (2009): Raymond Williams: Materialität und Kultur. In Hepp, Andreas. Schlüsselwerke der Cultural Studies. Springer VS, Wiesbaden. S. 94-103.
- Götz, Konrad, Jutta Deffner und Thomas Klinger (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotenziale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, O et al.: Handbuch Verkehrspolitik. Springer Fachmedien, Wiesbaden.
- Götz, Konrad, Jutta Deffner (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In: Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, BMVBS, Bonn. S. 39-52.
- Götz, Konrad und Timo Ohnmacht (2014): Research on Mobility and Lifestyle – What are the Results? In: Grieco, M. & Urry, J.: Mobilities: New Perspectives on Transport and Society. Ashgate, Farnham / Burlington: 91-107
- Goodwin, Phil (1999): Transformation of Transport Policy in Great Britain. *Transportation Research A* 33:655-669.
- Gramsci, Antonio (1991-2002): Gefängnishefte. Argument, Hamburg
- Grieger, Manfred (2019): Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland. Aus Politik und Zeitgeschichte 43: 19-26.
- Hall, Stuart (2004): Ideologie, Identität, Repräsentationen. Ausgewählte Schriften. Argument, Hamburg
- Hall, Stuart (2000): Cultural Studies. Ein politisches Theorieprojekt. Ausgewählte Schriften 3. Argument, Hamburg
- Hall, Stuart (1992): Cultural Studies and its Theoretical Legacies. In: Grossberg, Lawrence, Cary Nelson, Paula Treichler. Cultural Studies. Routledge, New York / London: 277-286.
- Hammersley, Martyn and Paul Atkinson (2007): Ethnography: Principles in practice. Routledge, London
- Harraway, Donna (1988): Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies* 14 (3): 575-599.
- Hebdige, Dick (1979): Subculture – the meaning of style. Routledge, London
- Hepp, Andreas (1999): Cultural Studies und Medienanalyse. Springer VS, Wiesbaden
- Herkommer, Sebastian (1999): Ideologie und Ideologien im nachideologischen Zeitalter. Supplement der Zeitschrift Sozialismus, Hamburg
- Hillebrandt, Gerhard (2019). Gespräch im Panel *Mehr Platz für Menschen – Stadtverkehr der Zukunft* des ADFC Symposium 2019 zum 40. Jubiläum des ADFC. 15.11.2019, Berlin
- Holz-Rau Christian (2018): Verkehr und Verkehrswissenschaft. In: Schwedes, Oliver. Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Springer VS, Wiesbaden
- Institute for Mobilities Research (ifmo) (2013): Megacity Mobility Culture: How Cities Move on in a Diverse World. Springer VS, Wiesbaden

- Inglehart, Ronald (1977): *The Silent Revolution: Changing Values and Political Styles among Western Publics*. Princeton University Press, Princeton
- Jackson, Peter (1992): *Maps of Meaning*. Routledge, London / New York
- Jakobsson, Cecilia (2007): Instrumental motives for private car use. In: Gärling, Tommy und Linda Steg (Eds.): *Threats to the Quality of Urban Life from Car Traffic: Problems Causes, and Solutions*. Elsevier, Amsterdam: 205–217.
- Joas, Hans und Wolfgang Knöbl (2004): *Sozialtheorie: Zwanzig einführende Vorlesungen*. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main
- Klinger, Thomas, Jeffrey R Kenworthy und Martin Lanzendorf (2013): Dimensions of urban mobility cultures – a comparison of German cities. *Journal of Transport Geography* 31: 18-29.
- Knie, Andreas (1997): Eigenraum und Eigenzeit: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr, *Soziale Welt* 1: 39–55.
- Kuhnimhof, Tobias und Gebhard Wulfhorst (2013): The Reader's Guide to Mobiliy Cultures. In: Institute for Mobility Research (ifmo) (ed.): *Megacity Mobility Culture*. Springer-Verlag, Berlin / Heidelberg.
- Krois, John Micheal (1988): Problematik, Eigenart und Aktualität der Cassiererschen Philosophie der symbolischen Formen. In: Hans-Jürg Braun, Helmut Holzhey und Ernst Wolfgang Orth: *Über Ernst Cassierers. Philosophie der symbolischen Formen*. Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Lamnek, Siegfried (2010): *Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch*. Beltz Verlag, Weinheim/Basel.
- Langemeyer, Ines (2009): Antonio Gramsci: Hegemonie, Politik des Kulturellen, geschichtlicher Block. In: Hepp, Andreas, Friedrich Krotz, Tanja Thomas (Hrsg.): *Schlüsselwerke der Cultural Studies*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. S. 72-82
- Latour, Bruno (2017): *Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie*. Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Law, John (2004): *After Method: Mess in Social Science Research*. Routledge, London.
- Lefebvre, Henri (1991): *The Production of Space*. Blackwell Publisher, Oxford
- Lessing, Hans-Erhard (2017): *Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte*. Klett-Cota, Stuttgart
- Litman, Todd (2013): The New Transportation Planning Paradigm. *ITE Journal* 8 (6): 20-27.
- Lois, Davi und Mercedes López-Sáez (2009): The relationship between instrumental, symbolic and affective factors as predictors of car use: A structural equation modeling approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43 (9-10): 790-799.
- Lugo, Adonia (2018): *Bicycle / Race. Transportation, Culture, & Resistance*. Microcosm Publishing, Portland
- Lueger, Manfred (2010): *Interpretative Sozialforschung: Die Methoden*. Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien.
- Maanen van, John (2011): *Tales of the Field*. The University of Chicago Press, Chicago
- Manderscheid, Katharina (2012): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Füller, Henning, Boris Michel: *Die Ordnung der Räume*. Westfälisches Dampfboot, Münster. S. 145-178

- Marchart, Oliver (2008): *Cultural Studies*. UVK Verlagsgesellschaft mbH, Konstanz
- Mitchell, Don (2000): *Cultural Geography: A Critical Introduction*. Blackwell Publisher, Oxford
- Miller, Daniel (2001): *Car Cultures*. Berg Publisher, Oxford
- Mom, Gijs (2004): *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*. JHU Press, Baltimore
- Müller-Funk, Wolfgang (2010): *Kulturtheorie*. Narr Francke Attempto Verlag, Tübingen
- Nünning, Ansgar und Vera Nünning (2008): Kulturwissenschaften: Eine multiperspektivische Einführung in einen interdisziplinären Diskussionszusammenhang. In: Nünning, Ansgar und Vera Nünning. Einführung in die Kulturwissenschaften. J.B. Metzler, Stuttgart / Weimar. S. 1-18.
- Nobis, Claudia (2019): *Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.
- Polanyi, Michael (1962): Tacit Knowing: Its Bearing on Some Problems of Philosophy. *Reviews of Modern Physics* 34: 601-616.
- Przyborski, Aglaja und Monika Wohlrab-Sahr (2008): *Qualitative Sozialforschung – ein Arbeitsbuch*, Oldenbourg Verlag, München
- Reckwitz, Andreas (2000): *Die Transformation der Kulturtheorien: Zur Entwicklung eines Theorieprogramms*. Velbrück Wissenschaft, Weilerswist
- Reents, Edo (2019): Wider den Fetisch Auto. *Aus Politik und Zeitgeschichte* 43: 08-11.
- Sauer, Martin (2012): *Lebenswelt und Szene-Vergemeinschaftung um das Fixed Gear Fahrrad*. unveröffentlichte Diplomarbeit. Technische Universität zu Berlin, Berlin
- Schaefer, Kerstin (2017): *Zwischen Departure und Arrival: Eine Ethnografie des aeromobilien Unterwegsseins*. Waxmann Verlag, Münster.
- Schwedes, Oliver (2018): Statt einer Einleitung. In: Schwedes, Oliver. *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Springer VS, Wiesbaden
- Schwedes, Oliver (2017): *Verkehr im Kapitalismus*. Dampfboot Verlag, Münster.
- Schwedes, Oliver und Maximilian Hoor (2019): Integrated Transport Planning: From Supply- to Demand-Oriented Planning. Considering the Benefits. *Sustainability* 11, Special Issue "Sustainable Mobility: Interdisciplinary Approaches".
- Schwedes, Oliver, Stephan Daubitz, Alexander Rammert, Benjamin Sternkopf und Maximilian Hoor (2018a): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung (Neuaufgabe)*. IVP Discussion Paper 1 (Neue Version), Berlin.
- Schwedes, Oliver, Benjamin Sternkopf und Alexander Rammert (2018b): *Mobilitätsmanagement – Vom Planungsideal zum verkehrspolitischen Instrument*. In: Schwedes, Oliver. *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Springer VS, Wiesbaden
- Sheller, Mimi und John Urry (2006): The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Shove, Elizabeth and Gordon Walker (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy* 39 (4): 471-476.

- Spinney, Justin (2006): *Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice*. In: Horton, David, Paul Rosen and Peter Cox: *Cycling and Society*. Ashgate Publishing, Hampshire.
- Stehlin, John (2019): *Cyclespaces of the unequal city. Bicycle infrastructure and uneven development*. University of Minnesota Press, Minneapolis, MN.
- Steg, Linda (2005): *Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use*. *Transportation Research A* 39: 147-162.
- Steg, Lina, Charles Vlek, Goos Slotegraaf (2001): *Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car*. *Transportation Research Part F* 4: 151-169.
- Strauss, Anselm und Juliet Corbin (2010): *Grundlagen Qualitativer Sozialforschung*. Beltz Verlag, Weinheim/Basel
- Thornton, Sarah (1995): *Club Cultures: Music, Media and Subcultural Capital*. Policy Press, Cambridge
- Umweltbundesamt (2017a): *Umweltbewusstsein in Deutschland*. Umweltbundesamt, Dessau
- Umweltbundesamt (2017b): *Transformationsforschung. Definitionen, Ansätze, Methoden*. Umweltbundesamt, Dessau
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.
- Urry, John (2004): *The 'System' of Automobility*. *Theory, Culture & Society* 21 (4-5): 25-39.
- Vivanco, Luis (2013): *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. Routledge, London
- Watson, Matt (2012): *How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system*. *Journal of Transport Geography* 24: 488-496.
- Wilde, Mathias und Thomas Klinger (2017): *Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis*. In: Wilde, Mathias, Matthias Gather, Cordula Neidberger, Joachim Scheiner (2017): *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektive*. Springer VS, Wiesbaden
- Williams, Raymond (1981): *Culture*. Fontana, Glasgow
- Williams, Raymond (1976): *Keywords: A Vocabulary of Culture and Society*. Fourth Estate Ltd., London
- Williams, Raymond (1961): *The Long Revolution*. Chatto & Windus, London
- Willis, Paul (1981): *Profane Culture. Rocker, Hippies: Subversive Stile der Jugendkultur*. Syndikat, Frankfurt am Main